

University of Groningen

Gedrag vaarrecreanten op de Waddenzee

Heslinga, J.; Sijtsma, Frans; Veen ,van der, Eelke

IMPORTANT NOTE: You are advised to consult the publisher's version (publisher's PDF) if you wish to cite from it. Please check the document version below.

Document Version

Publisher's PDF, also known as Version of record

Publication date:

2019

[Link to publication in University of Groningen/UMCG research database](#)

Citation for published version (APA):

Heslinga, J., Sijtsma, F., & Veen ,van der, E. (2019). *Gedrag vaarrecreanten op de Waddenzee: seizoen 2018*. Programma naar een Rijke Waddenzee.

Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

The publication may also be distributed here under the terms of Article 25fa of the Dutch Copyright Act, indicated by the "Taverne" license. More information can be found on the University of Groningen website: <https://www.rug.nl/library/open-access/self-archiving-pure/taverne-amendment>.

Take-down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Downloaded from the University of Groningen/UMCG research database (Pure): <http://www.rug.nl/research/portal>. For technical reasons the number of authors shown on this cover page is limited to 10 maximum.



MOOIWERK MOOIWAD

**Gedrag en beleving van de
vaarrecreant Waddenzee**

PROGRAMMA **NAAR EEN**
RIJKE WADDENZEE

Gedrag vaarrecreanten op de Waddenzee – seizoen 2018

Datum

Mei 2019

Auteurs:

Jasper Heslinga (European Tourism Futures Institute)

Frans Sijsma (Rijksuniversiteit Groningen, Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen)

Eelke van der Veen (Rijksuniversiteit Groningen, Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen)

Opdrachtgever:

Actieplan Vaarrecreatie Waddenzee

(samenwerking van Rijksoverheid, Waddengemeenten, Waddenprovincies, natuurverenigingen vaarrecreatie-organisaties en de Waddenzeehavens)

Contact:

European Tourism Futures Institute (ETFI)

Rengerslaan 8

8917 DD Leeuwarden

Tel.: +31 (0) 58 244 1992

info@etfi.eu

www.etfi.nl



MOOI WERK
MOOI WAD

Samenvatting

Dit rapport maakt inzichtelijk in hoeverre educatie, voorlichting en informatieverschaffing invloed hebben op de gedragingen van vaarrecreanten die actief zijn in het Waddengebied. Daarnaast geeft dit rapport een overzicht van de kenmerken van de vaarrecreant en wat deze op het Wad doet en hoe het gebied beleefd wordt. Dit is onderzocht door middel van een uitgebreide enquête onder vaarrecreanten in het gebied. Daarnaast is een focus groep met gebruikers van het Wad georganiseerd en is geëxperimenteerd met een speciaal ontwikkelde GPS-foto app voor de mobiel Greentracker.

De enquête is afgenomen in verschillende havens verspreid rondom de Waddenzee en heeft tot 931 respondenten geleid. Aan de hand van deze enquête uit 2018 wordt er gekeken naar verschillen en overeenkomsten met eerdere metingen uit 2009, 2011 en 2016. Daarnaast wordt er ook onderscheid gemaakt tussen motiefgroepen, type schepen, en of men wel of niet droogvalt.

De kajuitzeilboot is net als andere jaren met afstand het best in de enquête vertegenwoordigd in vergelijking met de andere type schepen. De geschiktheid van schepen om droog te vallen neemt af. Net als in 2016 worden vooral tochten gemaakt door mensen die ouder zijn dan 35 jaar en in zekere mate met schoolgaande kinderen. Het aantal schepen dat in eigendom is blijft over de waargenomen jaren hoog, er zijn weinig huurschepen. Er wordt over het algemeen met kleine groepen gevaren en de gemiddelde groepsgrootte neemt licht af voor bijna alle typen schepen. De plaatsen Makkum, Lelystad en Lauwersoog zijn de populairste zomerligplaatsen, ook wel thuishavens. De mate van aanwezigheid van voorzieningen op de schepen is over het algemeen hoog. De toename in het gebruik van digitale zeekaarten en een kaartplotter waargenomen in 2016 zet zich door in 2018. Ruim een derde van de schepen (37%) is uitgerust met AIS (Automatic Identification System) en (67%) geeft aan AIS altijd aan te hebben. De ruimtelijke analyses uit het deelrapport getiteld 'Monitoring vaarrecreatie op de Waddenzee – seizoen 2018' geven daarmee een betrouwbaar beeld van het vaargedrag van een kwart van de vaarrecreanten. Het aantal vaardagen in het hoogseizoen ligt een stuk hoger dan in het voor- en naseizoen. In vergelijking met 2016 is er voor alle seizoenen een lichte toename te zien in het gemiddelde aantal vaardagen. De havens van Texel en Vlieland zijn het populairste en Den Helder en Harlingen scoren aan de vaste wal het hoogst.

Het overgrote deel van de tochten is onderdeel van een vakantie. Net als in 2009, 2011 en 2016 zijn Harlingen – Terschelling / Vlieland, Kornwerderzand – Harlingen, Den Oever – Oudeschild (Texel) de meest populaire routes. De routes in het zuidwesten van de Waddenzee zijn het meest druk bevaren.

Open motorboten concentreren zich vooral in de zuidwestelijke hoek van het Waddengebied, platbodems concentreren zich wat meer op het oostelijke deel van het Wad, maar ook het deel tussen Kornwerderzand en Harlingen is populair bij platbodems. De meest aangedane havens zijn die van Harlingen, Terschelling en Vlieland. Platbodems komen vooral in de havens op het oostelijke Wad.

Slechts een klein deel van de ondervraagden geeft aan wel eens droog te vallen op het Wad. Per type schip zijn er wel verschillen; voornamelijk bij de platbodems ligt dit deel veel hoger. In het oostelijke wad wordt het meest drooggevallen. Voor een aantal routes wordt dit significant vaker gedaan. Ankeren buiten de havens gebeurt voornamelijk net als bij het droogvallen aan de oostkant van de Waddenzee en in beperkte mate aan de westkant. Voor dezelfde routes als bij het droogvallen wordt er significant vaker geankerd. De belangrijkste activiteit tijdens het droogvallen is wadlopen, maar ook het bekijken van het natuurschoon (mossels, vogels, zeehonden). Droogvallen en ankeren doet men met name omdat men dat leuk vindt en om te genieten. In mindere mate worden meer 'functionele' redenen (overnachten, rustplaats, activiteiten) genoemd. De motiefgroep 'Gezelligheid' scoort hoog in het hele Waddengebied en respondenten die zich associëren met 'Natuur' voornamelijk in de driehoek Ameland, Schiermonnikoog en Lauwersoog. Voor 'actie en avontuur' en 'sportiviteit' zijn het uiterste westen en het uiterste oosten van het Waddengebied populair. De mogelijkheid tot droogvallen neemt toe bij alle motiefgroepen, behalve 'natuur'. Het gemiddeld aantal vaardagen blijft voor elke motiefgroep zo goed als gelijk of neemt heel licht af. Uitzondering is de forse toename van het aantal vaardagen in het voorjaar voor de motiefgroep 'natuur' (van 5 naar 7 dagen).

De groepsgrootte neemt af voor de groepen 'gezelligheid' en 'actie en avontuur', terwijl dit toeneemt voor 'sportiviteit' en 'natuur'. Een vakantie bestaat uit een aantal vaartochten. Het aantal tochten ligt hoog (vooral bij 'sportiviteit') en neemt voor alle motiefgroepen toe. In bijna alle motiefgroepen vormen de senioren van 55+ de hoofdgroep, behalve bij de groep 'gezelligheid'. Hier zijn volwassenen vanaf 35 tot en met 54 jaar de voornaamste groep. De motiefgroep 'natuur' valt significant vaker droog en de groep 'gezelligheid' doet significant minder aan ankeren buiten de havens.

Na jaren van flinke daling is de bekendheid van zowel de campagne 'Ik pas op het Wad' als de Erecode weer iets toegenomen. Er zijn geografische verschillen met de bekendheid van de campagne te zien op basis van de gevaren route; de bekendheid is in het oostelijke deel van de Waddenzee relatief hoger. Bij de motiefgroep 'natuur' gaat het net als in 2016 om een significant hogere bekendheid en bij de motiefgroep 'gezelligheid' om een significant lagere bekendheid met de 'Ik pas op het Wad' campagne. Met betrekking tot de bekendheid met de Erecode scoort motiefgroep 'natuur' significant hoger en de motiefgroepen 'gezelligheid' en 'sportiviteit' scoren significant lager. Voor zowel de erecode en de campagne zijn de website www.waddenzee.nl, folders en flyers, en beeldschermen in de havens van groot belang voor het onder de aandacht brengen. De meningen over de Erecode en het gebruik ervan worden door een substantieel deel van de respondenten belangrijk tot zeer belangrijk gevonden. Dit is een beeld dat ook gezien werd in de eerdere metingen.

Slechts 59% maakt gebruik van actueel kaartmateriaal, maar per type schip zijn er wel verschillen. Een reden om de nieuwste zeekaarten niet te gebruiken is dat men aangeeft te weten waar de afgesloten gebieden liggen. Een groot deel van de vaarrecreanten geeft aan niet dichtbij vogels te komen en indien dit wel het geval is, dan zijn de vogels niet weggevlogen. Op het westelijke deel van het Wad geeft de overgrote meerderheid aan niet in de buurt te komen van vogels, terwijl op het oostelijke deel dit een stuk lager is. Het percentage dat in de buurt is geweest van vogels juist het laagst ligt bij de motiefgroep 'natuur' (90%), terwijl 'gezelligheid' (93%), actie en avontuur' (93%) en sportiviteit (98%) vaker aangeven uit de buurt te blijven van vogels. Degene die niet bekend zijn met de erecode blijven vaker uit de buurt van vogels, in vergelijking tot respondenten die wel bekend zijn met de erecode. Meer dan tweederde van de respondenten is naar eigen zeggen niet dicht bij zeehonden geweest. Indien hier wel sprake van was, gaf een meerderheid aan dat de zeehonden hen niet opgemerkt hebben. De oost-west verschillen die bij de vogels te zien waren zijn voor de zeehonden minder van belang en geven een wisselend beeld. Er zitten klein verschillen tussen de verschillende motiefgroepen in de mate waarin ze in de buurt komen van zeehonden. Het wel of niet benaderen van zeehonden wordt maar weinig wordt beïnvloed door de mate van bekendheid met de erecode.

Dit jaar is gewerkt met een nieuwe Greentracker aanpak, waarbij via een heel eenvoudige app recreanten een vaarroute konden tracken en van hoogtepunten qua beleving een foto konden maken en delen. Dit vormt in principe een interessant instrumentarium om visueel en ruimtelijk precies te leren over gedrag en de beleving van de vaarrecreanten op het Wad. De techniek is eenvoudig, en er zijn enkele zinvolle routes getrackt en interessant foto's geüpload.

Helaas zijn de resultaten qua omvang en representativiteit ver achtergebleven bij de ambitie. Slechts 20 personen hebben meegedaan in plaats van de minimaal 150 waarop werd gemikt; een aantal dat gemakkelijk haalbaar leek door de persoonlijke contacten met de schippers/eigenaren van robbentochten en bruine vloot schepen en 'losse' Wadvvaarders. De 20 respondenten hebben 130 foto's geüpload waarvan slechts 52 belevingshoogtepunten bleken te bevatten. Deze matige respons en bescheiden inhoud staat in schril contrast met de (opnieuw van harte) getoonde bereidheid mee te werken aan de havenenquête en vele interessante inzichten die daaruit voortkomen.

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	2
Inhoudsopgave	4
1. Inleiding	6
1.1 Aanleiding.....	6
1.2 Doelstelling onderzoek.....	6
1.3 Methode van onderzoek	7
1.4 Werkwijze	7
1.4.1. Enquête vaarrecreanten.....	7
1.4.2. Focusgroep	9
1.4.3. Greentracker belevingsonderzoek	9
1.5 Leeswijzer	11
2. Kenmerken van de vaarrecreant	12
2.1 Type schip.....	12
2.1 Groepssamenstelling.....	13
2.3 Eigendom schip	16
2.4 Zomerligplaats schip.....	17
2.5 Voorzieningen aan boord	17
2.6 Vaardagen op het Wad.....	19
2.7 Favoriete Waddenhavens.....	20
2.8 Samenvatting.....	20
3. Kenmerken van de vaartocht	21
3.1 Dagtocht of vakantie	21
3.2 Gevaren route	22
3.3 Waddenhavens.....	23
3.4 Samenvatting.....	24
4. Ondernomen activiteiten	25
4.1 Droogvallen	25
4.2 Ankeren	27
4.3 Samenvatting.....	29
5. Motiefgroepen	30
5.1 Motieven voor varen op de Waddenzee.....	30
5.1 Het hoofdmotief.....	31

5.3 Profielschets per motiefgroep.....	32
5.3.1 Vaarrecreant met als hoofdmotief ‘gezelligheid’	32
5.3.2 Vaarrecreant met als hoofdmotief ‘sportiviteit’	32
5.3.3 Vaarrecreant met als hoofdmotief ‘natuur’	32
5.3.4 Vaarrecreant met als hoofdmotief ‘actie en avontuur’	33
5.4 Samenvatting.....	33
6. Campagnes, beleid en regelgeving.....	36
6.1 Bekendheid met de ‘Ik pas op het Wad’ campagne.....	36
6.2 De Erecode voor Wadliefhebbers	38
6.3 Belang van de Erecode	41
6.4 Samenvatting.....	43
7. Gedrag vaarrecreant	44
7.1 Natuurwaarden	44
7.2 Activiteiten niet conform aan de Erecode.....	45
7.2.1 Honden aangelijnd	45
7.2.2 Te dicht bij vogels	46
7.2.3 Te dicht bij zeehonden	48
7.3 Samenvatting.....	51
8. Beleving van de vaarrecreant.....	52
8.1 Greentracker	52
9. Conclusies.....	55
Referentielijst	57

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De Waddenzee is een uniek natuurgebied dat een grote aantrekkingskracht heeft op mensen. De Waddenzee is een van de grootste aaneengesloten natuurgebieden in West-Europa en het staat bekend om haar hoge mate van biodiversiteit. Een belangrijk aspect hierbij is dat de Waddenzee dient als tussenstop voor vele soorten vogels en vissen. Dit unieke karakter heeft er mede voor gezorgd dat de gehele Waddenzee op de Werelderfgoedlijst van UNESCO is geplaatst (Wadden Sea World Heritage, 2016).

Door deze bijzondere natuurwaarden trekt de Waddenzee veel toeristen en recreanten aan. De toeristisch-recreatieve activiteiten kunnen aan de ene kant als storend worden ervaren voor flora en fauna in het gebied, maar aan de andere kant draagt het ervaren van het gebied ook bij aan een hogere waardering ervan. Een recent voorbeeld van deze hoge waardering is de uitverkiezing in 2016 van het Waddengebied als mooiste natuurgebied van Nederland. Daarnaast biedt het mogelijkheden voor het vergroten van draagvlak voor bescherming van de Waddenzee. Hierbij is het zaak om recreatie en natuurbescherming hand in hand te laten gaan.

In dit rapport wordt er gekeken naar vaarrecreanten in het Nederlandse deel van de Waddenzee. De afgelopen jaren is er hard gewerkt om de vaarrecreatie in het Waddengebied beheersbaar te maken door bijvoorbeeld de Erecode voor Wadliefhebbers (2003), het Convenant Vaarrecreatie Waddenzee (2007) en de Campagne 'Ik pas op het Wad' in het leven te roepen. Om te kijken of deze instrumenten effectief zijn in het bewust maken van de gebruikers van het Wad, is het zaak om uit te zoeken of deze leiden tot een gedragsverandering bij de vaarrecreant.

1.2 Doelstelling onderzoek

In mei 2015 is door MOCO (afkorting van het Monitoring Consortium, bestaande uit Stenden/ETFI, Altenburg & Wymenga, Rijksuniversiteit Groningen, De Karekiet en Sovon Vogelonderzoek Nederland) een plan opgesteld, met daarin een conceptueel model op basis waarvan de natuur en de vaarrecreatie in de Waddenzee gemonitord kan worden. Dit conceptueel model is opgesteld in opdracht van de provincies Groningen, Fryslân en Noord-Holland en het programma 'Naar een rijke Waddenzee' met als gedelegeerde opdrachtgevers Vogelbescherming Nederland en Staatsbosbeheer (Van der Tuuk et al. 2015).

De hoofdvraag die ten grondslag lag aan het conceptueel model luidde: "Heeft het gedrag van de vaarrecreanten effect op de natuurwaarden van de Waddenzee op de plekken waar recreatie en natuur samenkomen en helpen de ingestelde maatregelen?" Deze vraag is vervolgens uitgewerkt naar een praktische vraagstelling waarin de nadruk ligt op het 'over elkaar heen leggen' van de resultaten van deze deelstudie met de resultaten van een gelijktijdige deelstudie op het gebied van de natuur (m.n. vogels en zeehonden).

Dit rapport richt zich specifiek op het gedrag van de vaarrecreant en heeft als doel het inzichtelijk maken in hoeverre educatie, voorlichting en informatieverschaffing invloed hebben op de gedragingen van vaarrecreanten die actief zijn in het Waddengebied. De monitoring zal betrekking hebben op de volgende zaken:

- Het in beeld brengen van kenmerken van de vaarrecreanten, kenmerken van de tochten die zij maken en de activiteiten die er ondernomen worden gedurende deze tochten;
- Inzicht in de motieven van vaarrecreanten om op het Wad te varen;
- Kennis van het principe van de Erecode voor Wadliefhebbers, bekendheid met de 'Ik pas op het Wad' campagne en de geldende wet- en regelgeving;
- Gedragingen van de vaarrecreanten op verschillende delen van de Waddenzee.

1.3 Methode van onderzoek

Om bovenstaande zaken te kunnen meten is gekozen voor een temporeel onderzoek, omdat veranderingen in de tijd een goed beeld kunnen geven van de richting van verschuivingen. Het onderzoek omvat verschillende meetmomenten, namelijk een nulmeting en daarna, dit jaar meegerekend, drie verschillende effectmetingen. De nulmeting is gedaan in 2009 en de eerste effectmeting in 2011 en is uitgevoerd door Grontmij (2012). De rapportages van het Monitoring Consortium (kortweg MOCO) bouwen verder op dit eerdere onderzoek; in 2016 heeft er een tweede effectmeting plaatsgevonden en in dit rapport staat de derde meting uit 2018 centraal. Door de resultaten van de vier metingen met elkaar over tijd te vergelijken kunnen inzichten worden vergaard over de veranderingen in kenmerken, motieven, kennis, en gedragingen van vaarrecreanten op de Waddenzee.

1.4 Werkwijze

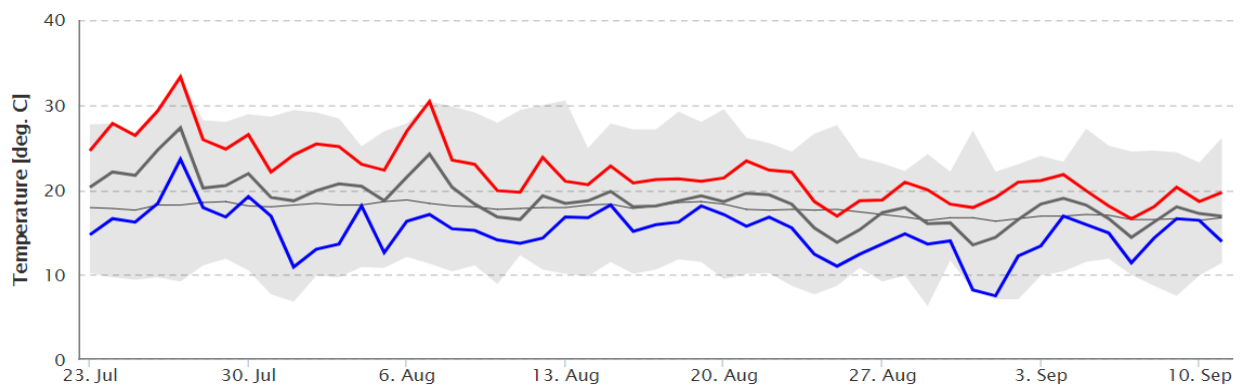
Deze analyse is gedaan op basis van verschillende methoden van dataverzameling: de grootschalige enquête onder vaarrecreanten is de belangrijkste. Daarnaast is er een focusgroep bijeenkomst gehouden met wadvaarders en is geëxperimenteerd met het gebruik van een GPS-foto app de Greentracker. De werkwijze voor elk van deze methoden van dataverzameling worden hieronder uitgelegd.

1.4.1 Enquête vaarrecreanten

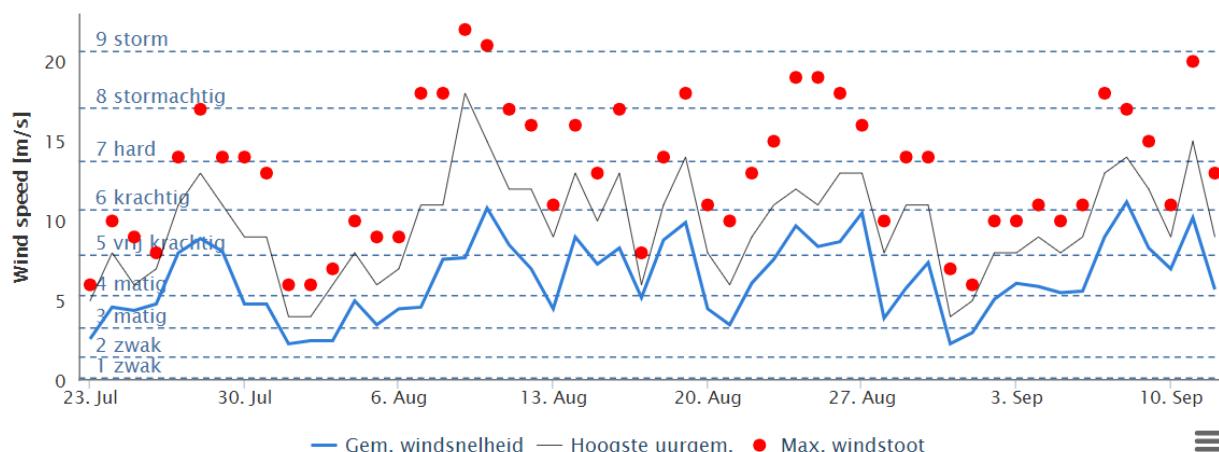
Voor dit onderzoek is gekozen voor een veldenquête in jachthavens verspreid over het hele Waddengebied. Net als in 2016 is er voor gekozen om de vragenlijsten door professionele enquêteurs af te laten nemen, in plaats van het uitdelen via de havenmeesters van diverse havens in het Waddenzeegebied. Alle havenmeesters zijn voordat het primaire onderzoek plaatsvond gebeld met de vraag of zij willen meewerken aan het onderzoek. Zij hebben op een na allemaal toegezegd. Om een goede spreiding te krijgen van respondenten over een langere periode is, net als in de eerdere meting, ervoor gekozen om de enquêtes af te nemen over verschillende periodes in de zomer (week 30-37).

Met het oog op de eerdere enquête in 2016 zijn er een aantal factoren geweest die ervoor zorgden dat bepaalde vaarrecreanten niet in de havens lagen en dus in eerdere jaren ondervertegenwoordigd waren in de steekproef. Voor het onderzoek van 2018 is er dan ook voor gekozen om rekening te houden met de volgende factoren: 1) 's avonds enquêteren, 2) met slecht weer enquêteren, 3) bij laag water. Met deze factoren is met name rekening gehouden bij de havens van Schiermonnikoog, Ameland en Lauwersoog.

De enquêtes zijn in de weken 30, 31, 33, 34, 35, 36, 37 afgenomen. Over het algemeen waren de weeromstandigheden vrij goed. Onderstaande figuur 1.1 laat de gemiddelde temperaturen zien en figuur 1.2 de windsnelheden gedurende de meetperiode. Deze gegevens zijn gebaseerd op meetstation Vlieland (www.weergegevens.nl).



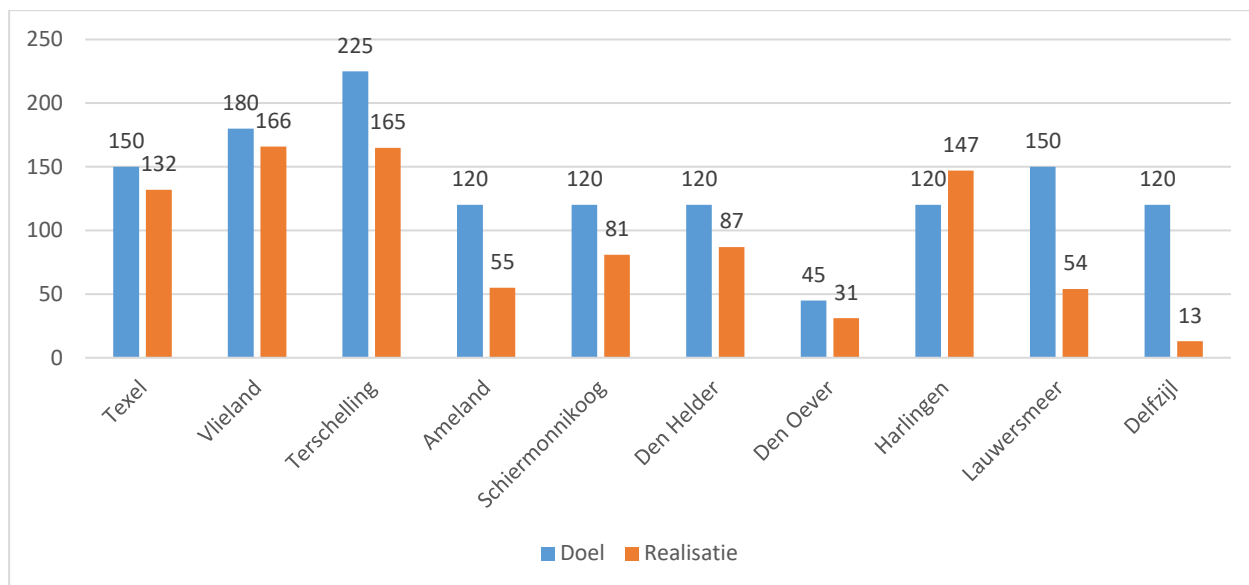
Figuur 1.1 Gemiddelde temperatuur weken 30-37 op Vlieland



Figuur 1.2 Gemiddelde windsnelheden weken 30-37 op Vlieland

Voor deze veldenquête is een vragenlijst opgesteld waarin de bovengenoemde aspecten (kenmerken van de vaarrecreant, motieven, kennis, en gedragingen) zijn verwerkt. Een belangrijk bestanddeel van deze vragenlijst is het gedrag van de vaarrecreant op de Wadden en zijn kennis van wet- en regelgeving, evenals de bekendheid met de 'Ik pas op het Wad' campagne. De erecode is verwerkt in de vragenlijst. Bij het vragen naar feitelijk gedrag zijn antwoordcategorieën opgenomen die terugrijpen naar regels uit de erecode. Tevens zijn de regels uit de erecode vermeld in de vragenlijst, waarbij de respondent gevraagd wordt aan te geven of hij de desbetreffende regel belangrijk vindt. Bij de vraagstelling is rekening gehouden met het voorkomen van sociaal wenselijke antwoorden, door eerst te vragen naar feitelijk gedrag, en daarna in te gaan op de regelgeving. De vragen in de enquête van 2018 zijn nagenoeg identiek aan 2016, om de vergelijkbaarheid te waarborgen. Er is voor gekozen om een vervolgvraag over AIS toe te voegen die niet alleen inging op de vraag of de recreant deze aan boord heeft, maar vooral vraagt hoe de AIS wordt gebruikt.

Voor elke meting was het doel was om 1350 respondenten te krijgen verspreid over de verschillende havens en in 2018 zijn er in totaal 931 enquêtes afgenomen. Dit gerealiseerde aantal is met 69% van het ten doel gestelde aantal net 2% hoger dan de meting in 2016, maar een stuk hoger dan in 2011 toen de uiteindelijke hoeveelheid gerealiseerde enquêtes slechts 27% bedroeg. Figuur 1.3 laat zien dat ook per haven opvalt dat het responscijfer een stuk hoger lag dan in 2016. De eerder genoemde pogingen om een hogere respons te krijgen op het oostelijke deel van de Waddenzee hebben deels gewerkt. De responscijfers voor Ameland en Schiermonnikoog zijn net iets minder dan in 2016, maar vooral bij Lauweroog was het aantal respondenten flink gestegen ten opzichte van de eerdere metingen. In deze eerdere metingen viel op dat de havens op de Waddeneilanden over het algemeen sterk vertegenwoordigd zijn, maar dat in de meting over 2018 de verspreiding van de respondenten over de verschillende andere havens beter verdeeld was dan in 2016. Met het oog op de representativiteit van de enquête kan gesteld worden dat dit met 931 respondenten vrij hoog is en dat dit hoge aantal gezien kan worden als een goede afspiegeling van de gehele particuliere vaarrecreatie.



Figuur 1.3 Verschil doel-realisatie enquêtes per jachthaven in 2018

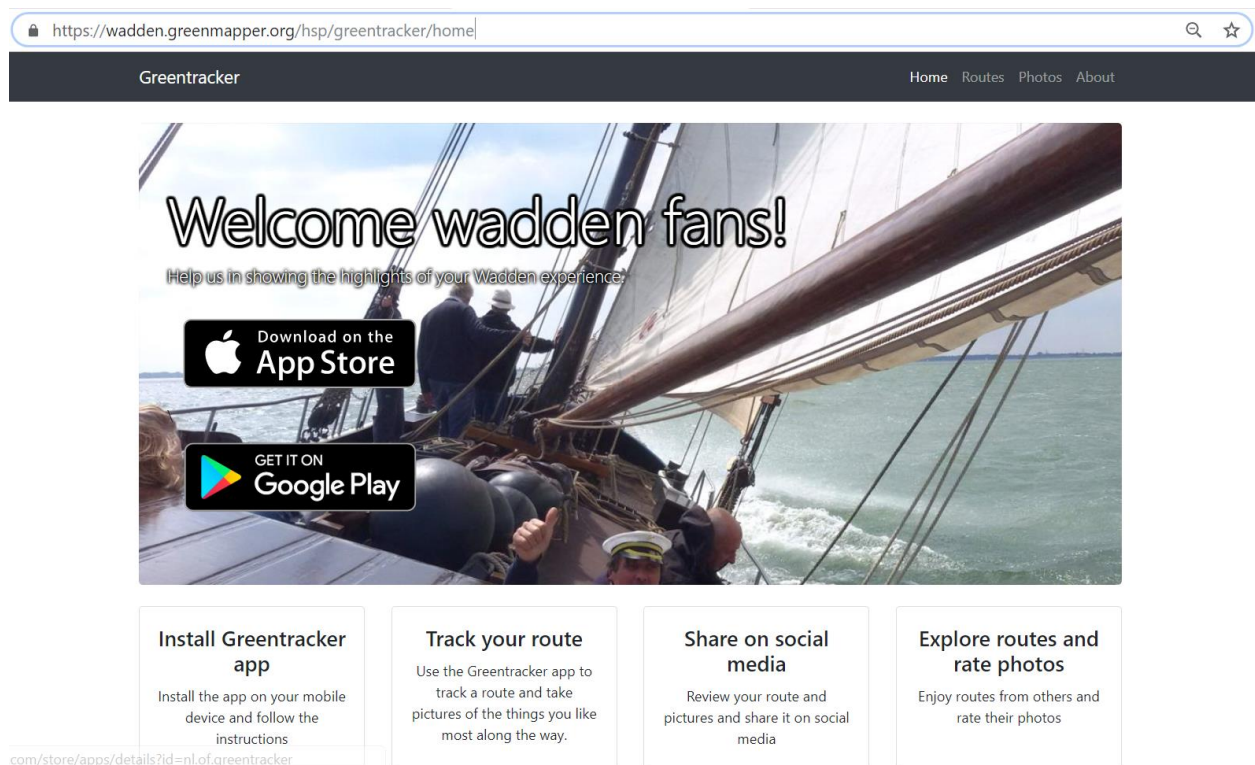
1.4.2 Focusgroep

Vervolgens is er een focusgroep georganiseerd met wadvaarders en de MOCO onderzoekers. Het doel van deze focusgroep is meerledig. Ten eerste is het van belang het systematisch onderzoek door de MOCO onderzoekers te verifiëren aan het beeld van dagelijkse gebruikers. Op deze manier de onderzoekers de onderzoeksresultaten beter kunnen begrijpen en verklaren. Ten tweede biedt dit kan om de kennis en kunde van de deelnemers, die mogelijk mist in het onderzoek of niet direct valt binnen de onderzoek modules van MOCO meenemen in de rapportage. Ten derde om de groep deelnemers meenemen in de wat er speelt in de Waddenzee en ook draagvlak creëren voor het gedane onderzoek.

De focusgroep heeft plaatsgevonden op maandag 25 Maart (14-17 uur) in Leeuwarden. Naast de leden van het MOCO onderzoek team, waren er bij deze middag 12 deelnemers aanwezig van zelf die recreatief varen op het wad en verstand hebben van monitoring. De focusgroep is zo opgezet om de deelnemers niet te overladen met onderzoeksresultaten, maar door kort laten zien wat er het afgelopen jaar gedaan is en aan de hand van een aantal thema's met elkaar in gesprek gaan en dieper ingaan op de materie. De thema's zijn zelf gekozen door de deelnemers aan de focusgroep. De focus groep stond onder leiding van een onafhankelijke dagvoorzitter; Hans Revier, lector marine wetlands aan de NHL Stenden Hogeschool. Onder zijn leiding is er gekeken naar in hoeverre het algemene beeld o.b.v. resultaten strookt met het beeld van de gebruikers, in hoeverre zij de resultaten belangrijk vinden, wat er aan verbeterd kan worden en wat hier eventueel voor nodig is.

1.4.3 Greentracker belevingsonderzoek

In 2018 is van start gegaan met de Greentracker app. De insteek van de werkwijze dit jaar was om via betrokkenheid van vaarrecreatie-ondernemers van respectievelijk de bruine vloot en de robbentochten respondenten te benaderen en daarnaast losse wadvaarders te motiveren via de vereniging van Wadvaarders.



Figuur 1.4: Screenshot van de de home-page voor het Greentracker initiatief (internetpagina <https://wadden.greenmapper.org>). Rechtsboven ook zichtbaar de Routes, Photos en About menu items

Gedurende het zomerseizoen zijn er uiteindelijk 18 schippers van bruine vloot en robbentochten opgebeld en bereid gevonden om deze kaartje uit te delen en instructie te geven over het project en hoe Greentracker werkt. Aan de ondernemers is een pakket met achtergrond info gegeven. In totaal zijn 1500 visitekaartjes gedrukt meegestuurd om uit te delen. Met daarop in drie talen de uitnodiging 'Help ons om de hoogtepunten van je Waddenbeleving in beeld te brengen!' en een QR code die direct toe leidde naar de wadden.greenmapper.org webpagina waar de app gedownload kan worden.

Verder zijn door het onderzoeksteam (via Marjan Vroom) 20 actieve vaarrecreanten rechtstreeks benaderd via een email en heeft de Vereniging Wadvaarders (1400 leden) op haar website een oproep geplaatst en via een digitale nieuwsbrief leden oproepen mee te doen.

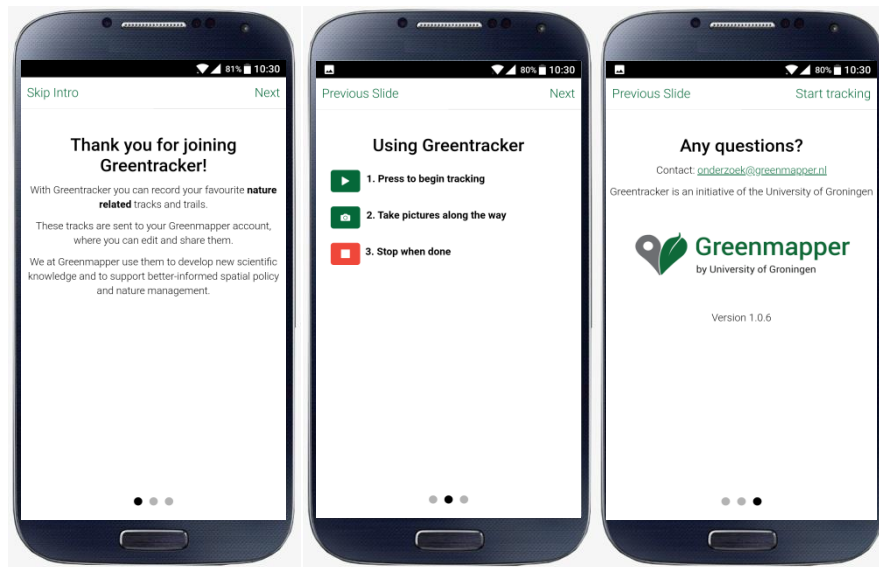


Figuur 1.5: Het promotiemateriaal: visitekaartjes met een logo van Greentracker en op de achterkant een drietalige oproep om mee te doen en de QR code te scannen

Op deze manier werd getracht ca. 3 keer 50 respondenten (vanuit de 3 groepen; robbentochten, bruine vloot en losse Wadvvaarders) de Greentracker-app te laten gebruiken voor een vaartocht-met hoogtepunten op de Wadden. Al met al werd dus gehoopt op een respons van circa 150 tracks met foto's.

Na het downloaden van de app werd de introductie getoond, bestaande uit drie eenvoudige schermen; overigens met tekst in het Engels. Het middelste scherm bevatte de kern van de technische instructie:

1. Press to begin tracking
2. Take photos along the way
3. Stop when done.



Figuur 1.6: Screenshots van de drie introductie schermen van de Greentracker app.

Greentracker is een initiatief van de Rijksuniversiteit Groningen binnen het wetenschappelijk onderzoek naar waardering en betrokkenheid bij natuur. Na het stoppen van de opnames kunnen ze de route delen van routes en plekken die zij waarderen. De Greentracker route en foto's worden geupload naar het online portaal onder de respectievelijke tabbladen op <https://wadden.greenmapper.org> (zie figuur 1.4).

1.5 Leeswijzer

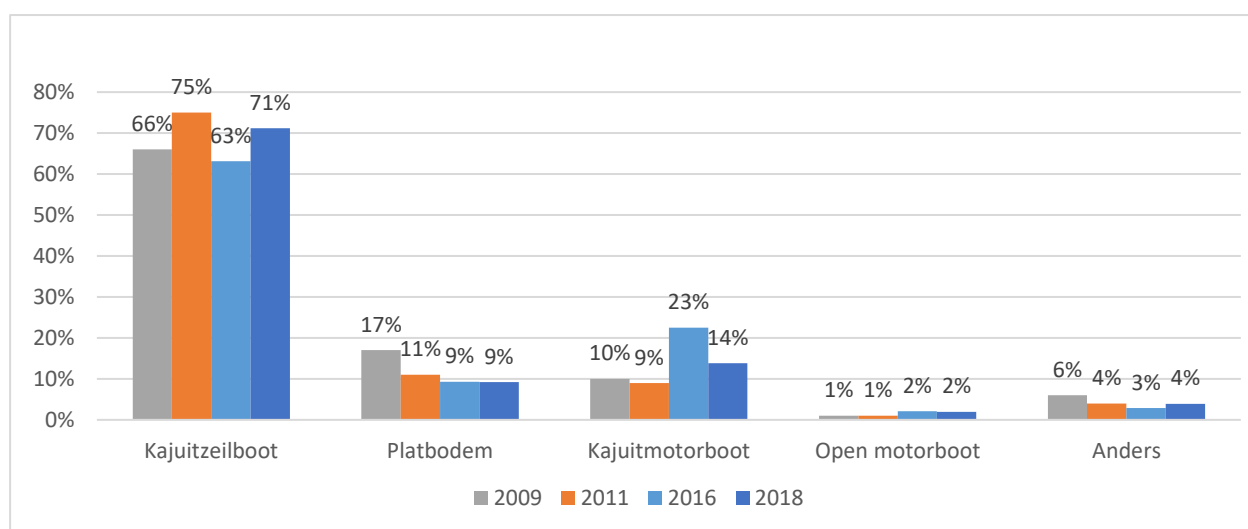
Voor de leesbaarheid en vergelijkbaarheid tussen de verschillende metingen is gekozen om in hoofdlijnen dezelfde structuur aan te houden als de effectmeting die door Grontmij (2012) is uitgevoerd. In hoofdstuk 2 worden de basiskennmerken van de vaarrecreanten op de Waddenzee beschreven en in hoofdstuk 3 wordt dit aangevuld met de kenmerken van de tochten die deze wadvvaarders ondernemen. Hoofdstuk 4 gaat hier nog wat op verder in en kijkt specifiek naar de activiteiten die worden ondernomen gedurende deze tochten. In hoofdstuk 5 staan de motieven die de verschillende groepen vaarrecreanten hebben om op het Wad te varen centraal. De bekendheid met beleid en regelgeving met betrekking tot het varen op het Wad worden behandeld in hoofdstuk 6. Hoofdstuk 7 haakt hier op in en kijkt naar het daadwerkelijke gedrag van de vaarrecreant met het oog op beleid en regelgeving. Hoofdstuk 8 gaat in op de beleving van de vaarrecreant. Tot slot worden er in hoofdstuk 9 conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan.

2. Kenmerken van de vaarrecreant

Dit hoofdstuk gaat in op een aantal kenmerken zoals van de vaarrecreant het type schip, de voorzieningen aan boord, de vaarfrequentie, groepssamenstelling en voorkeuren voor havens en ligplaatsen in het waddenzeegebied.

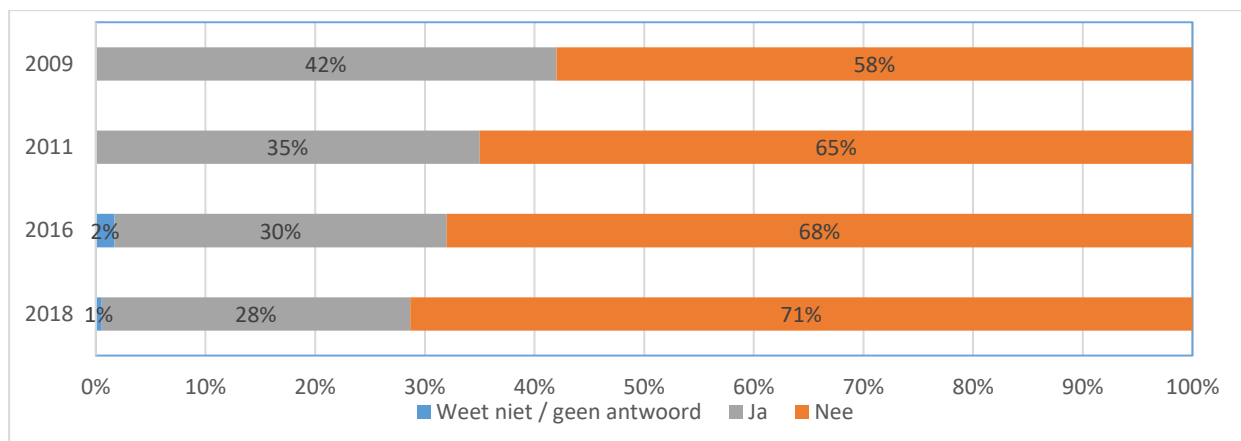
2.1 Type schip

Met het oog op het type schip waarmee er gevaren wordt op de Waddenzee, valt op dat over alle vier de meetmomenten (2009, 2011, 2016, 2018) de kajuitzeilboot met afstand het best in de enquête vertegenwoordigd is in vergelijking met de andere type schepen (zie figuur 2.1). Een opvallend is aandeel kajuitmotorboten in 2016 erg hoog is ten opzichte van de andere jaren. Platbodems, open motorboten en de categorie 'anders' zijn vrijwel gelijk over de jaren.



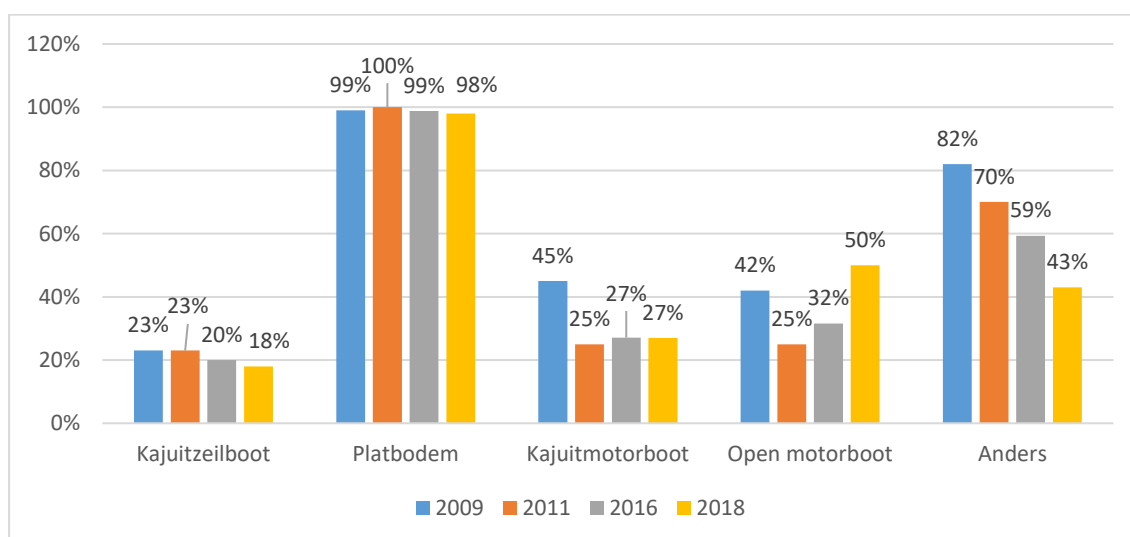
Figuur 2.1 Aandeel type schip in enquête (per meetmoment)

Van de respondenten geeft 28% aan dat hun schip geschikt is om mee droog te vallen op het Wad (zie figuur 2.2). In vergelijking met eerdere jaren is dit lager. In 2016 was dit 30%, in 2011 ging het om 35% en in 2009 was dit zelfs nog 42%.



Figuur 2.2 Schip geschikt om mee droog te vallen (per meetmoment)

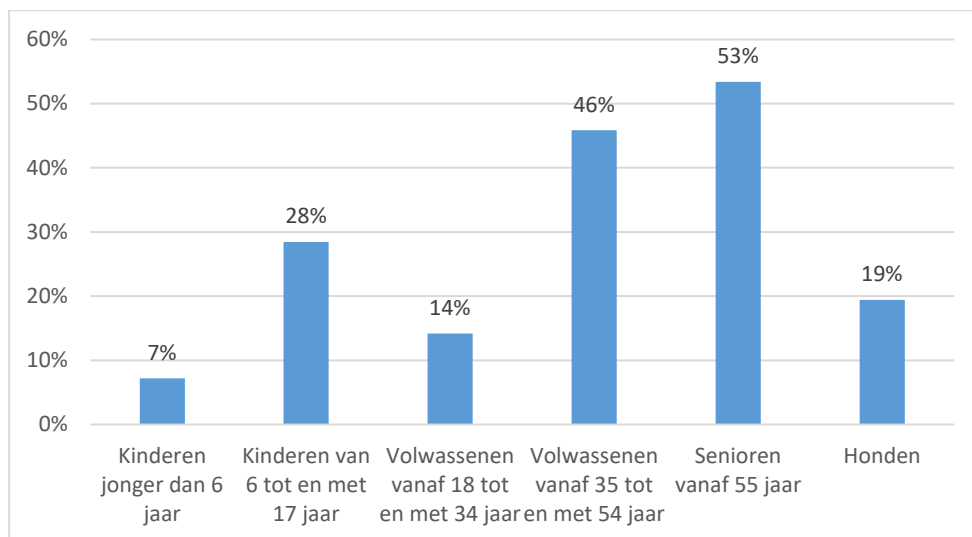
Per schip bekeken in figuur 2.3, is de platbodem nog steeds het populairste schip om mee droog te vallen. Maar ook een deel van de kajuitzeilboten, kajuitmotorboten en de open motorboten hebben een (beperkte) mogelijkheid om mee droog te kunnen vallen. Bij de open motorboot is een stijging te zien in de mogelijkheid tot droogvallen, terwijl dit aandeel bij de kajuitzeilboot en de andere type boten licht afneemt.



Figuur 2.3 Type schip geschikt om mee droog te vallen (per meetmoment)

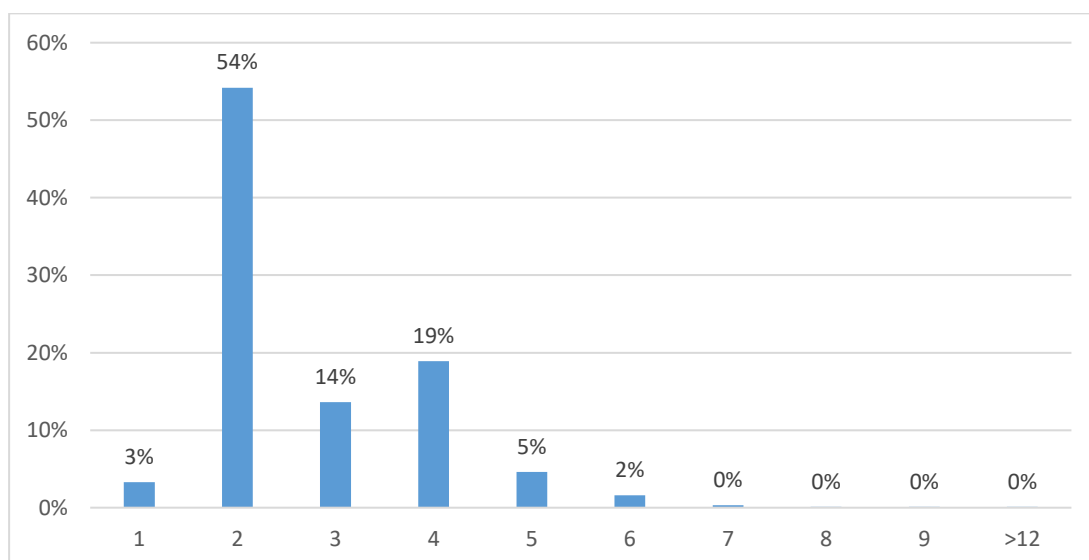
2.1 Groepssamenstelling

De respondenten is gevraagd naar de groepssamenstelling waarmee zij het Wad op gaan. Per leeftijdscategorie is hen gevraagd of deze wel of niet is vertegenwoordigd op de boot (zie figuur 2.4). Met betrekking tot de groepssamenstelling naar leeftijdsgroep geeft 53% van de respondenten aan senioren ouder dan 55 aan boord te hebben. De leeftijdsgroep daaronder, volwassenen vanaf 35 tot en met 54 jaar, wordt ook veel genoemd door de respondenten (46%). Ook is te zien dat de leeftijdsgroep 6 tot en met 17 jaar redelijk vaak genoemd wordt (28%), terwijl de overige leeftijdsgroepen zoals kinderen jonger dan 6 jaar (7%) en volwassenen vanaf 18 tot en met 34 jaar (14%) minder deel uitmaken van de groepssamenstelling. Van de respondenten geeft 19% aan dat honden deel uit maken van de groepssamenstelling. Dit beeld is vrijwel onveranderd ten opzichte van 2016.



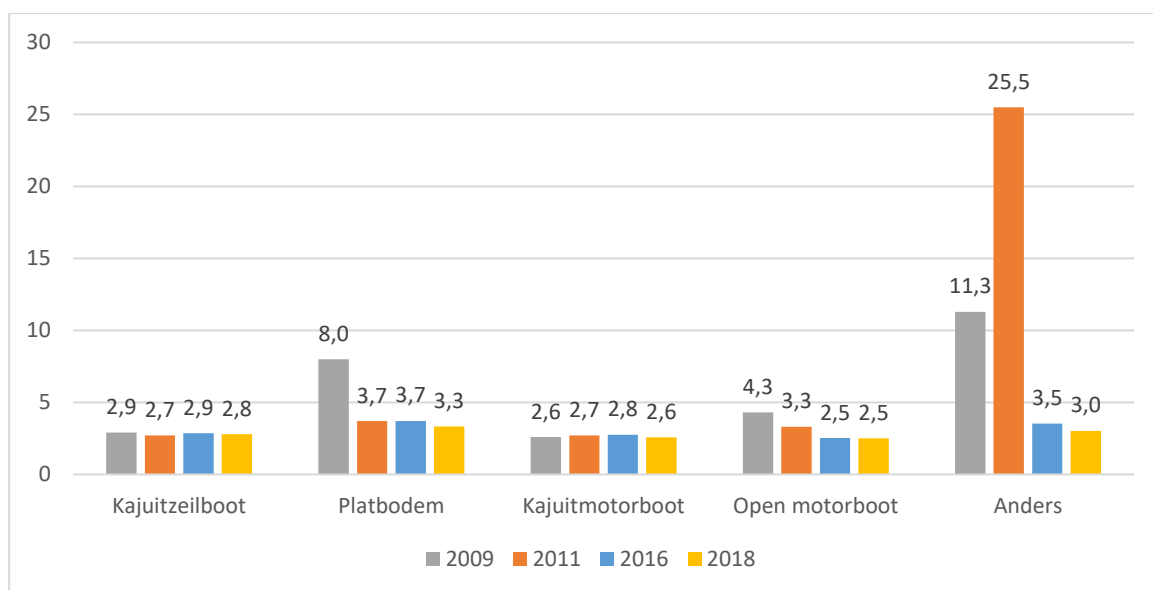
Figuur 2.4 Groepssamenstellingen in 2018

Ook is de respondenten gevraagd naar de meest voorkomende groeps grootte (zie figuur 2.5). De meest voorkomende groeps grootte in 2018 is 2 personen (54%) gevolgd door 4 personen (19%) en 3 personen (14%). Andere samenstellingen worden door de respondenten amper genoemd. Wat betreft de gemiddelde groeps grootte voor alle schepen bij elkaar blijkt dat dit in 2018 gemiddeld op 2,8 personen ligt.



Figuur 2.5 Meest voorkomende aantallen op het schip

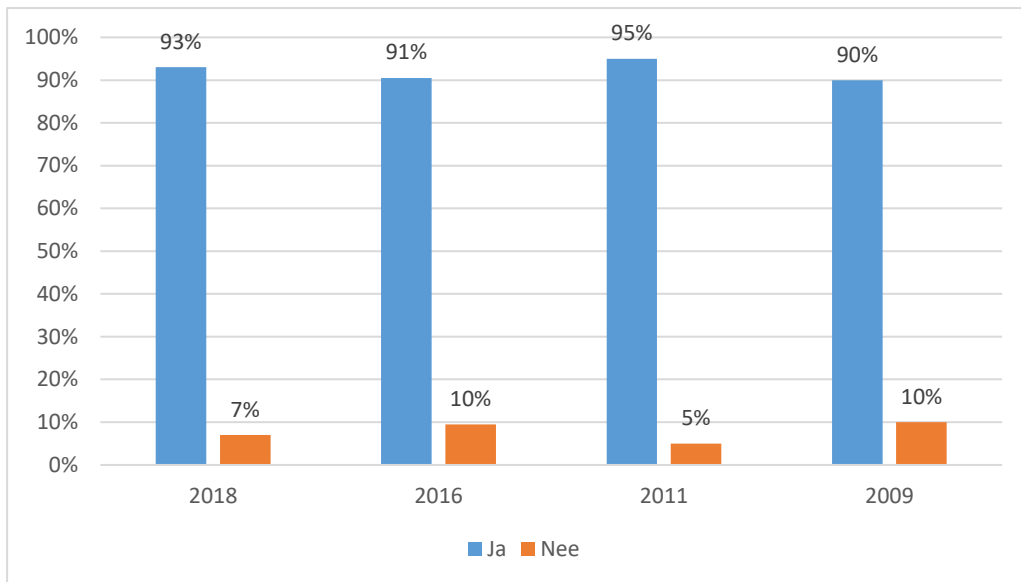
Per schip varieert de gemiddelde groeps grootte tussen de 2.5 (open motorboot) en 3.3 (platbodem). In vergelijking met de eerdere metingen is er een licht afnemende tendens waar te nemen in de gemiddelde groeps grootte. Dit is voor bijna alle typen het geval (zie figuur 2.6).



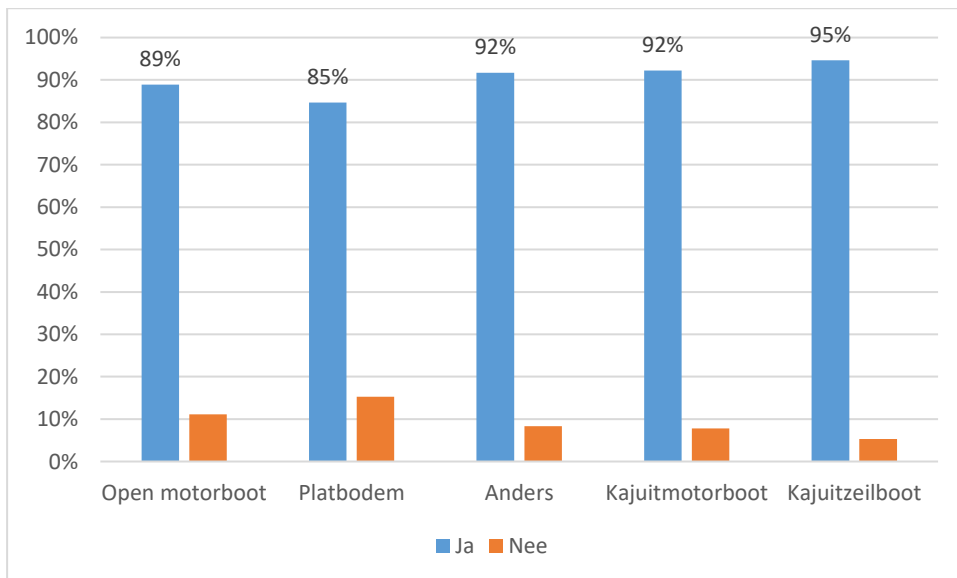
Figuur 2.6 Gemiddelde groepsgrootte per schip (naar meetmoment)

2.3 Eigendom schip

Met betrekking tot eigendom van het schip, geeft het merendeel van de respondenten (93%) aan het schip in eigen bezit te hebben (zie figuur 2.7). In vergelijking met de eerdere metingen komt dit grotendeels overeen met eerdere metingen. Per type schip zijn er wel kleine verschillen te zien (zie figuur 2.8). Zo heeft een hoger percentage van de respondenten met een kajuitmotorboot (92%) en de kajuitzeilboot (95%) de boot in eigen bezit, terwijl deze percentages voor de open motorboot (89%) en de platbodem (85%), wat lager liggen. In vergelijking met de eerdere metingen zijn er geen duidelijke patronen over tijd waar te nemen.



Figuur 2.7 Eigen schip (naar meetmoment)



Figuur 2.8 Eigen schip (per type schip)

2.4 Zomerligplaats schip

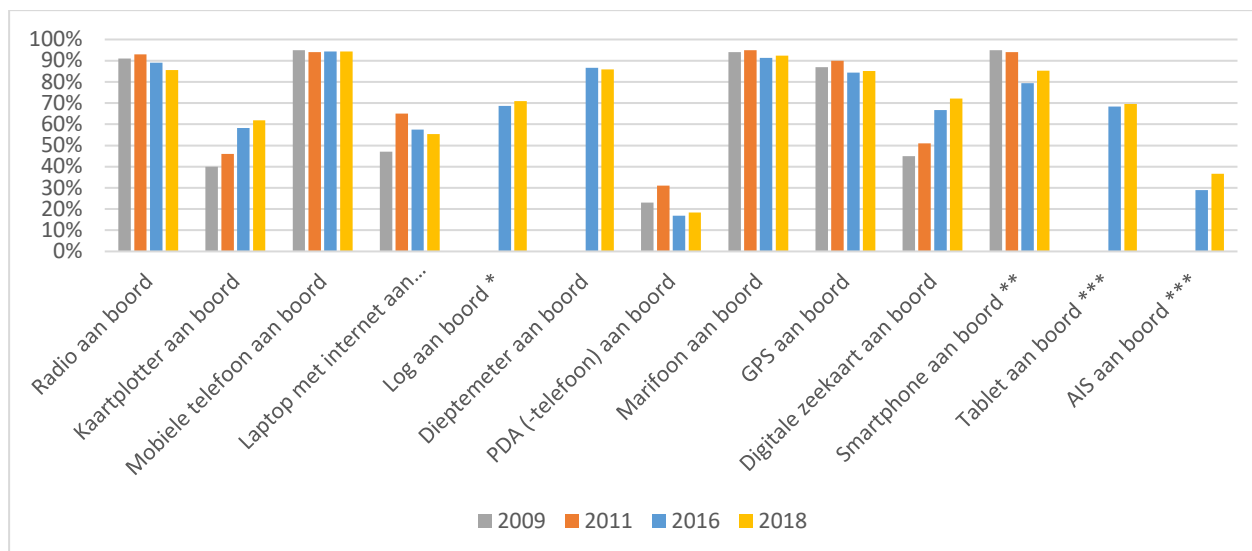
Wat betreft de zomerligplaatsen (beter bekend als de thuishaven gedurende het vaarseizoen) van de schepen werden 166 verschillende plaatsen genoemd. In tabel 2.1 is de top 10 van de meest populaire ligplaatsen weergegeven. Makkum, Lelystad en Lauwersoog zijn de drie plaatsen die het vaakst genoemd werden als zomerligplaats van de schepen. Kijkend per provincie zijn, net als in eerdere jaren, Friesland en Noord-Holland verreweg de meest populaire zomerligplaatsen. Het is opvallend dat Flevoland, als niet Wadden provincie, net wat hoger scoort dan de provincie Groningen. Dit heeft te maken met de grote jachthavens van Lelystad. Over tijd zijn de fluctuaties met betrekking tot de zomerligplaatsen per provincie nihil en lijken de wadvaarders redelijk plaatsgebonden te zijn.

Tabel 2.1 Top 10 Zomerligplaatsen (aantal keren genoemd door respondenten)

Makkum	57
Lelystad	52
Lauwersoog	44
Lemmer	30
Medemblik	29
Workum	28
Harlingen	27
Sneek	27
Enkhuizen	24
Heeg	21

2.5 Voorzieningen aan boord

De respondenten is gevraagd in hoeverre ze welke voorzieningen aan boord hebben. Wat in vergelijking met 2009 en 2011 opvalt is dat er een toenemende trend is te zien in het gebruik van digitale zeekaarten en het hebben van een kaartplotter aan boord (zie figuur 2.9). Het gebruik van radio, mobiele telefoon, marifoon en GPS scoren allemaal hoog (rond de 85-90%) en het gebruik hiervan is over de jaren vrij stabiel te noemen.



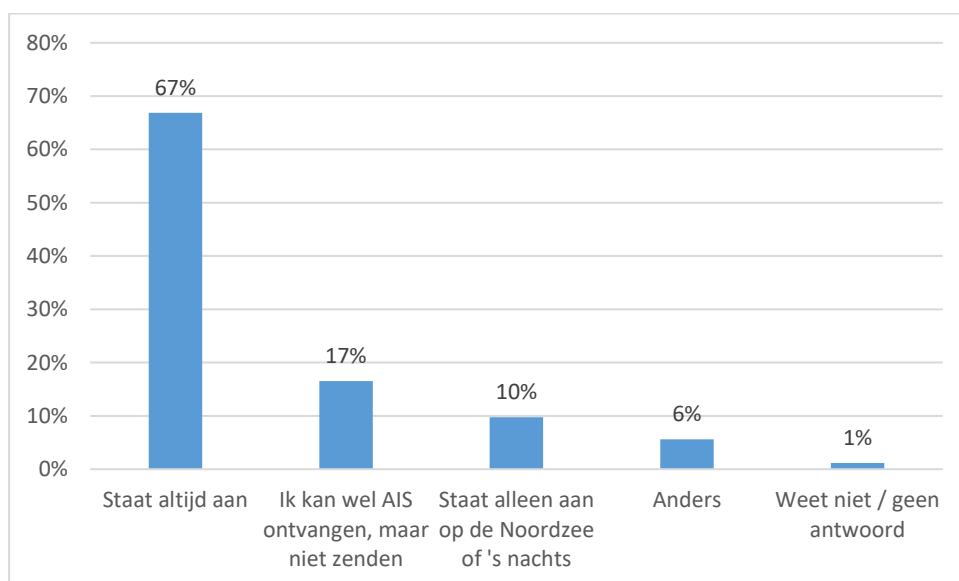
Figuur 2.9 Voorzieningen aan boord (naar meetmoment)

* Log- en dieptemeter waren in het onderzoek in 2009 en in 2011 gecombineerd. In het onderzoek van 2016 en 2018 zijn deze als losse vragen aan de respondent gesteld en daardoor niet te vergelijken met eerdere meetmomenten

** In de onderzoeken van 2009 en 2011 is gevraagd naar mobiele telefoon. In 2016 en 2018 naar smartphone

*** De vraag of respondenten een tablet aan boord hebben is in het onderzoek in 2011 en in 2009 niet gevraagd, maar wel in 2016 en 2018. Datzelfde geldt voor de AIS

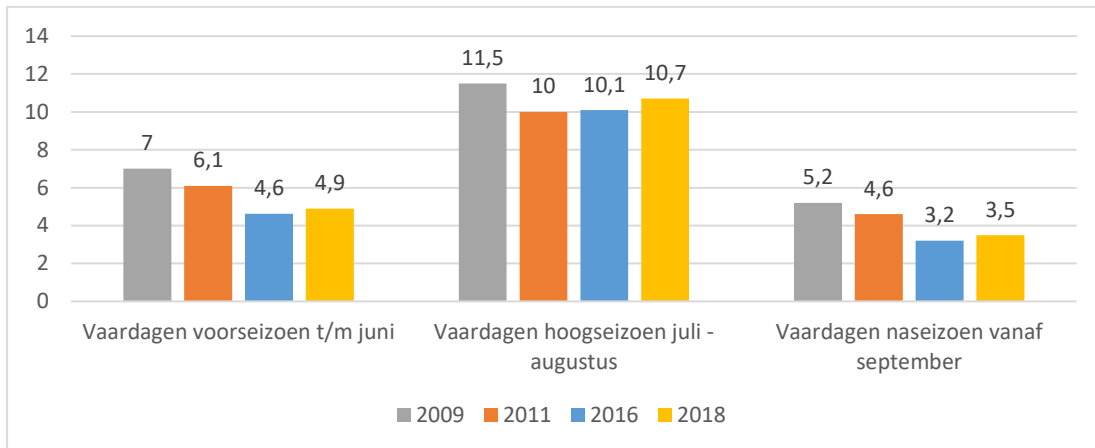
In de enquête van 2016 en 2018 is ook gevraagd naar het gebruik van een aantal voorzieningen die in 2009 en 2011 nog niet waren meegenomen. Hierbij scoort vooral de dieptemeter hoog (86%) en in iets mindere mate het gebruik van een log (71%) en tablet (70%). Een flink aantal van de schepen (37%) is uitgerust met AIS (Automatic Identification System), waardoor er voor een aanzienlijk deel van de recreatievaart data te achterhalen valt. In de enquête van 2016 ontbrak een vraag over hoe AIS gebruikt wordt. Figuur 2.10 laat zien dat 67% van de respondenten in het onderzoek in 2018 altijd AIS aan heeft staan. Bij de antwoord mogelijkheid 'anders' duidt slechts 3% op passief gebruik van AIS.



Figuur 2.10 In welke mate gebruik van AIS?

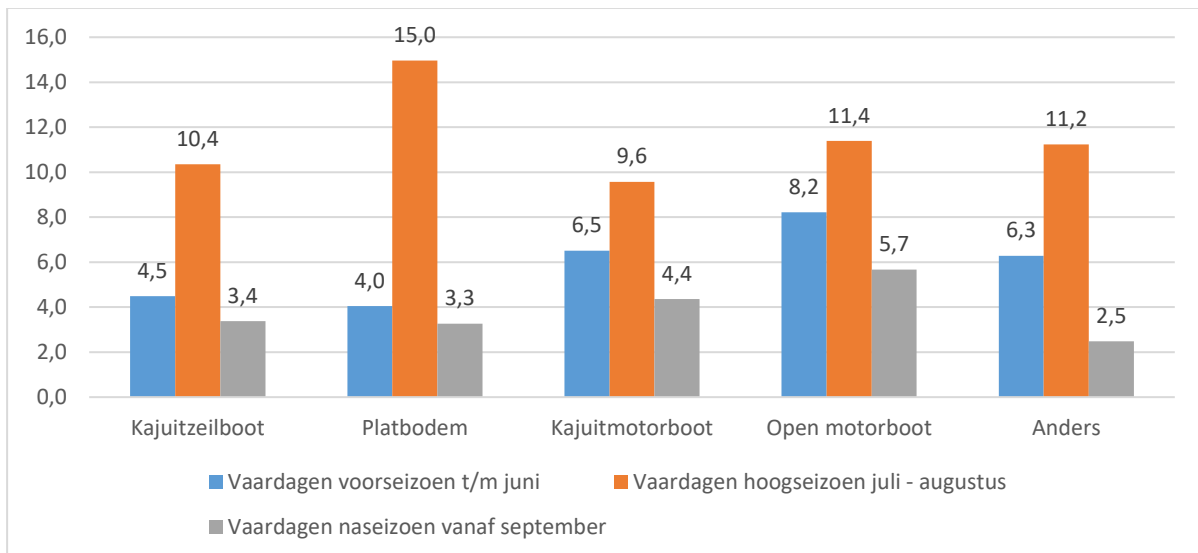
2.6 Vaardagen op het Wad

Het gemiddeld aantal dagen dat er gevaren wordt op het Wad verschilt per seizoen. Zo laat figuur 2.11 zien dat in het voorseizoen t/m juni er gemiddeld 4,9 vaardagen zijn. In het naseizoen vanaf september zijn dat er slechts 3,5. De piek zit echter in het hoogseizoen (juli – augustus), waar het gemiddelde op 10,7 vaardagen ligt. Figuur 2.11 laat zien dat in vergelijking met 2016 voor alle drie de tijdsperioden in 2018 er meer dagen is gevaren.



Figuur 2.11 Gemiddeld aantal vaardagen per seizoen (per meetmoment)

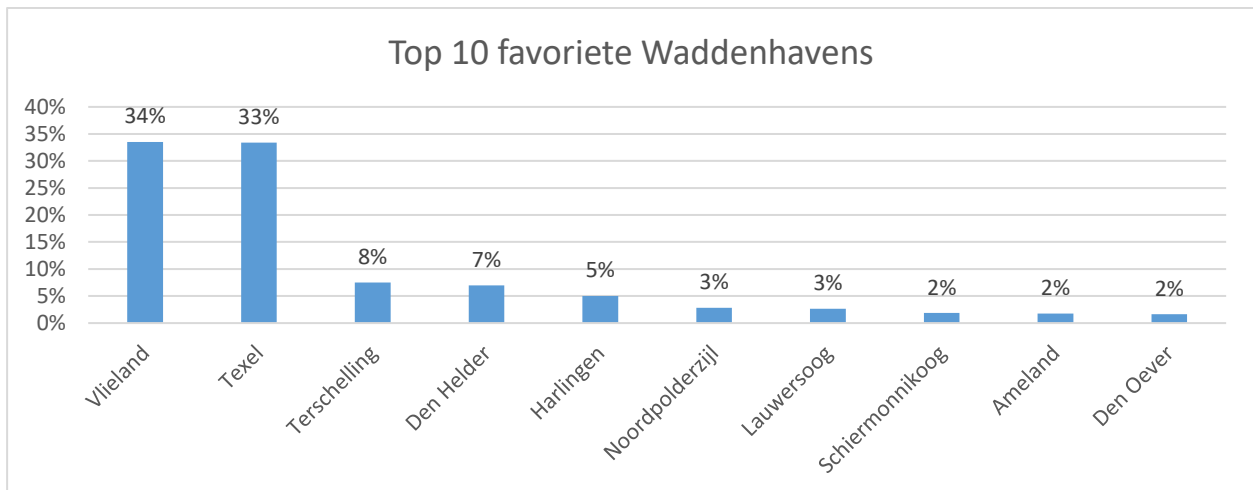
Per type schip is te zien dat in vrijwel alle gevallen het meeste aantal dagen in het hoogseizoen wordt gevaren (figuur 2.12). Vooral bij de platbodem is dit aantal dagen aanzienlijk (15 dagen), maar de andere type boten scoren hoger dan in 2016.



Figuur 2.12 Gemiddeld aantal vaardagen per type schip per seizoen in 2018

2.7 Favoriete Waddenhavens

De ondervraagde wadvaarders hebben een grote voorkeur voor de havens van Vlieland en Texel (zie figuur 2.13). Opvallend is dat de havens van Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog minder populair zijn, terwijl dit ook eilandhavens betreffen. Deze havens scoren overigens wel goed als 2^e en/of 3^e keuze. Van de havens aan de vaste wal scoren Harlingen en Den Helder het beste.



Figuur 2.13 Top 10 favoriete Waddenhavens

2.8 Samenvatting

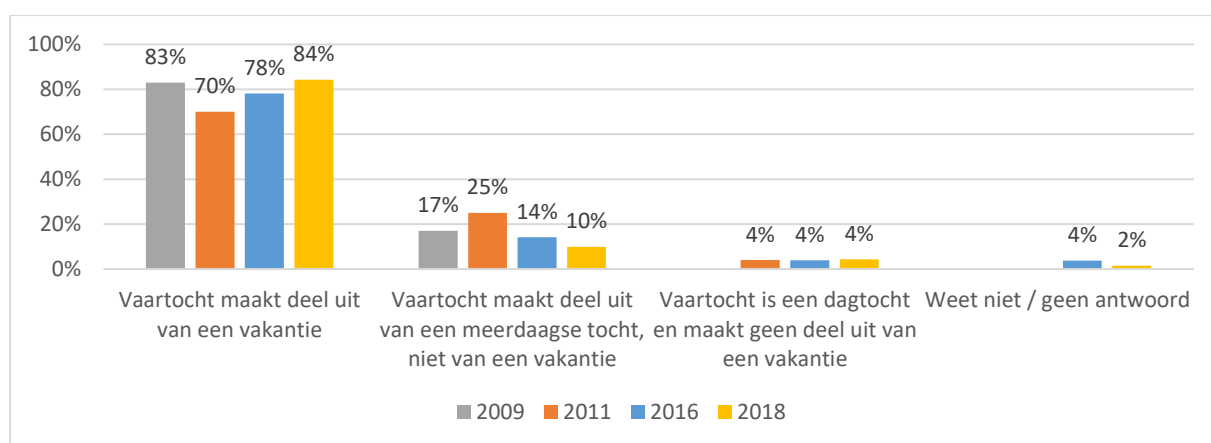
- De kajuitzeilboot is net als andere jaren met afstand het best in de enquête vertegenwoordigd in vergelijking met de andere type schepen.
- De geschiktheid van schepen om droog te vallen neemt af over de vier meetmomenten.
- Net als in 2016 worden vooral veel tochten door senioren ouder dan 55 gemaakt en door volwassenen vanaf 35 tot en met 54 jaar en in zekere mate met schoolgaande kinderen.
- Het aantal schepen dat in eigendom is blijft over de waargenomen jaren hoog.
- Er wordt over het algemeen met kleine groepen gevaren. In vergelijking met eerdere metingen is er een licht afnemende tendens waar te nemen in de gemiddelde groepsgrootte en dit is voor bijna alle typen schepen.
- De plaatsen Makkum, Lelystad en Lauwersoog zijn de meest voorkomende thuishavens.
- De schepen hebben over het algemeen veel navigatieapparatuur aan boord.. De toename in het gebruik van digitale zeekaarten en een kaartplotter waargenomen in 2016 zet zich door in 2018.
- Ruim een derde van de schepen (37%) is uitgerust met AIS (Automatic Identification System). Hiervan geeft 67% aan AIS altijd aan te hebben. Dit betekent dat een kwart van de vaarrecreatie met particuliere schepen zichtbaar is in de AIS-analyse uit het rapport 'Monitoring vaarrecreatie op de Waddenzee – seizoen 2018'
- Het aantal vaardagen in het hoogseizoen ligt een stuk hoger dan in het voor- en naseizoen. In gelijk met 2016 is er voor alle seizoenen een lichte toename te zien in het gemiddelde aantal vaardagen.
- De havens Texel en Vlieland zijn het populairst. Van de havens aan de vaste wal scoren Den Helder en Harlingen het hoogst.

3. Kenmerken van de vaartocht

In dit hoofdstuk wordt meer inzicht geboden over waar op het Wad de vaarrecreant gevaren heeft en welk karakter deze tochten hadden. Om onduidelijkheden te voorkomen is er aan de respondenten gevraagd om de vragen te beantwoorden op basis van hun meest recente vaartocht op het Wad.

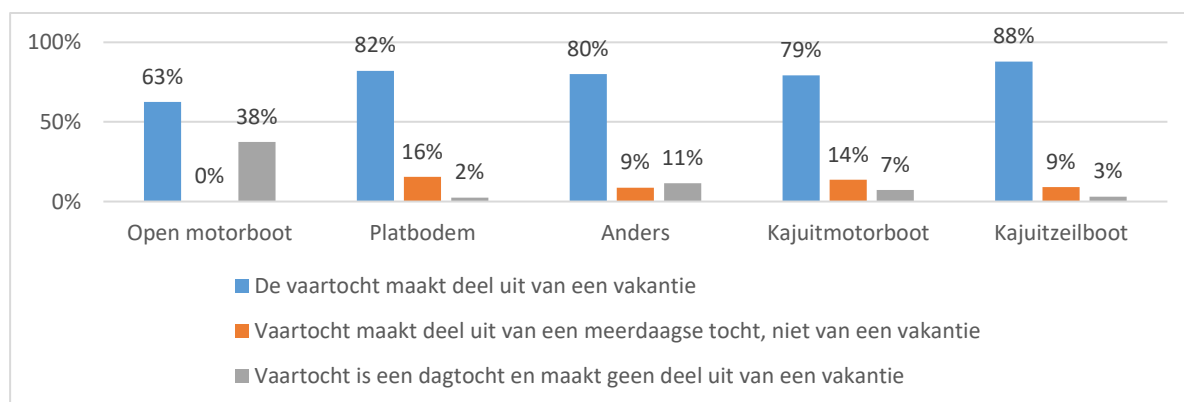
3.1 Dagtocht of vakantie

Een vaartocht kan een op zichzelf staande dagtocht zijn, waarbij niet overnacht wordt, maar het kan ook deel uitmaken van een meerdaagse tocht of een vakantie. Aan de respondenten is gevraagd of hun meest recente vaartocht een dagtocht of een meerdaagse tocht is of deel uitmaakt van een vakantie. Uit de enquête in 2018 blijkt dat 84% deel uit maakte van een vakantie (zie figuur 3.1). De meerdaagse tocht (10%) en de dagtocht (4%) maken slechts een klein deel uit van de tochten. Deze verhoudingen zijn redelijk in lijn met de eerdere metingen waar het grootste deel van de tochten tevens om vakantie ging, maar een opvallend verschil is de toename in vaartochten die deel uit maken van een vakantie, terwijl een meerdaagse tocht (niet vakantie) afneemt.



Figuur 3.1 Dagtocht of vakantie? (per meetmoment)

Ook uitgesplitst per type schip zijn er geen grote verschillen in het doel van de tocht (zie figuur 3.2). Een uitzondering is de open motorboot waar een flink deel een dagtocht betreft (38%).

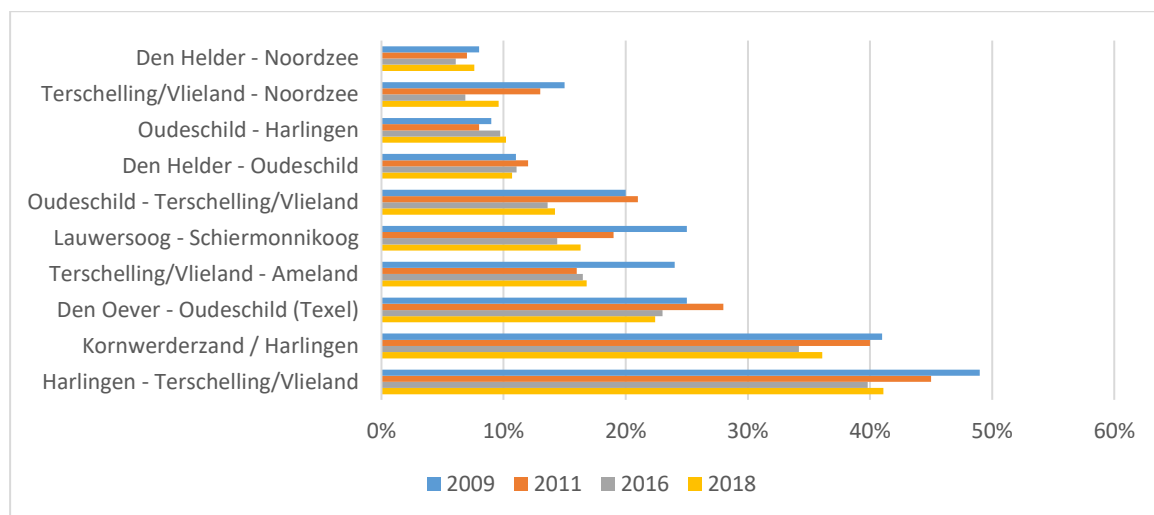


Figuur 3.2 Dagtocht of vakantie? (per type schip)

3.2 Gevaren route

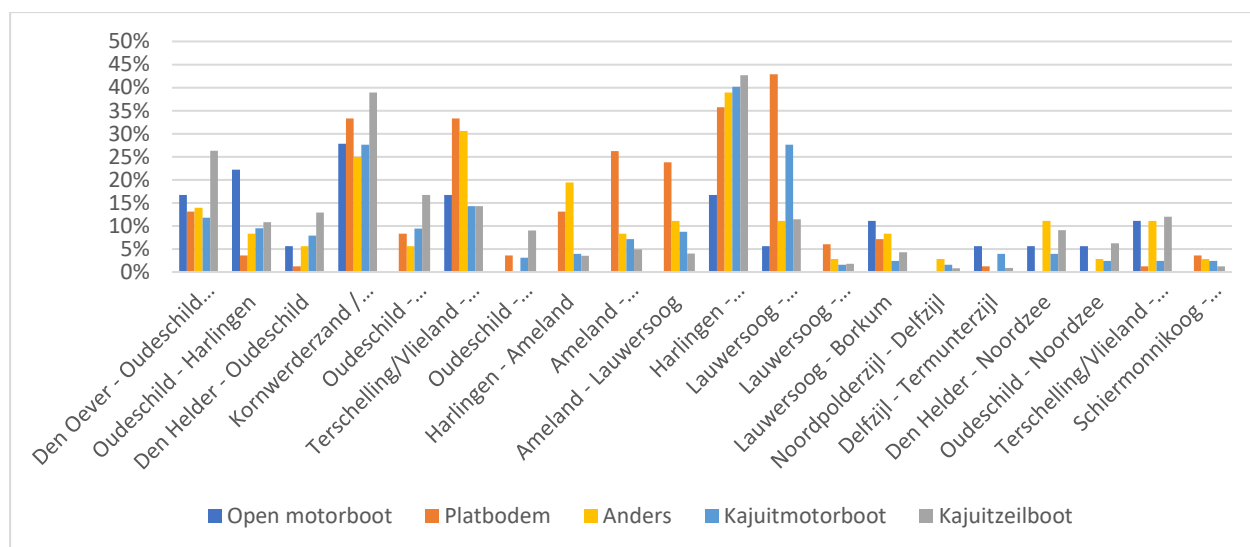
De vaarrecreanten hebben aangegeven welke routeonderdelen zij gevaren hebben in het Waddengebied. Hierbij is hen gevraagd naar alle routeonderdelen tijdens de gehele (al dan niet meerdaagse) vaartocht. Uit de enquête blijkt dat de volgende routes het populairst zijn: Harlingen – Terschelling/Vlieland, Kornwerderzand – Harlingen, Den Oever – Oudeschild (Texel).

Figuur 3.3 laat tevens zien dat in vergelijking met de eerdere metingen het hier gaat om dezelfde top 3 als in de onderzoeken in 2009, 2011 en 2016.



Figuur 3.3 Gevaren routes (per meetmoment)

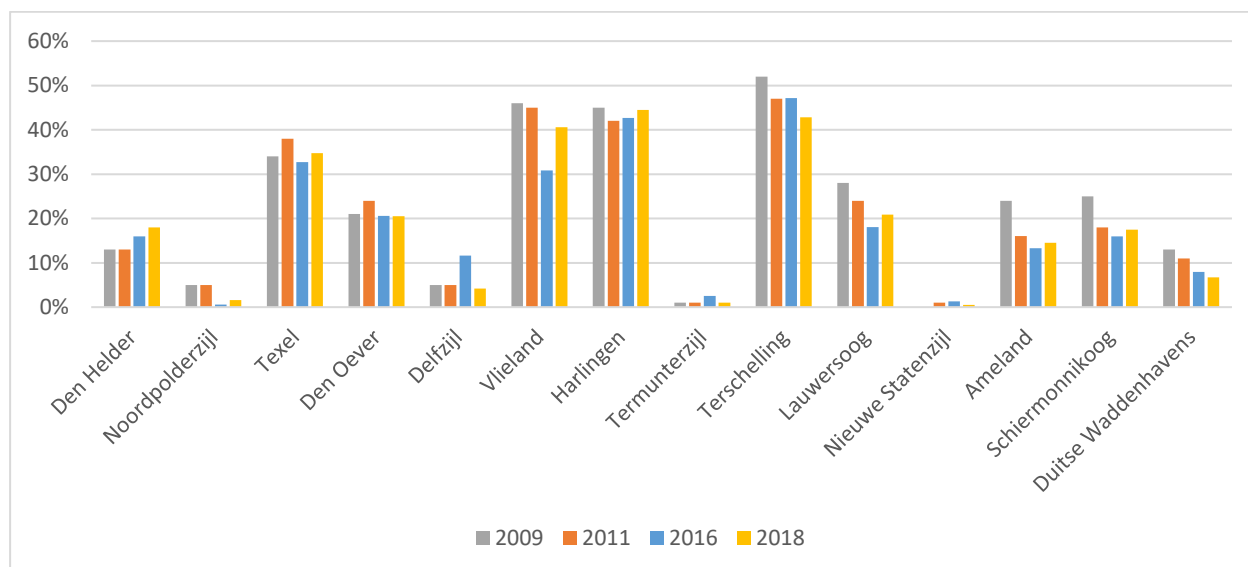
Bekeken per type schip zijn er een aantal interessante verschillen waar te nemen (zie figuur 3.4). De open motorboten concentreren zich vooral in de zuidwestelijke hoek van het Waddengebied tussen de havens van Harlingen, Kornwerderzand, Den Oever, Den Helder en Oudeschild (Texel). De platbodems concentreren zich wat meer op het oostelijke deel van het Wad en dan met name tussen Lauwersoog en Schiermonnikoog en tussen Terschelling/Vlieland en Ameland. Ook de route tussen Kornwerderzand en Harlingen is populair bij platbodems.



Figuur 3.4 Gevaren routes (per type schip)

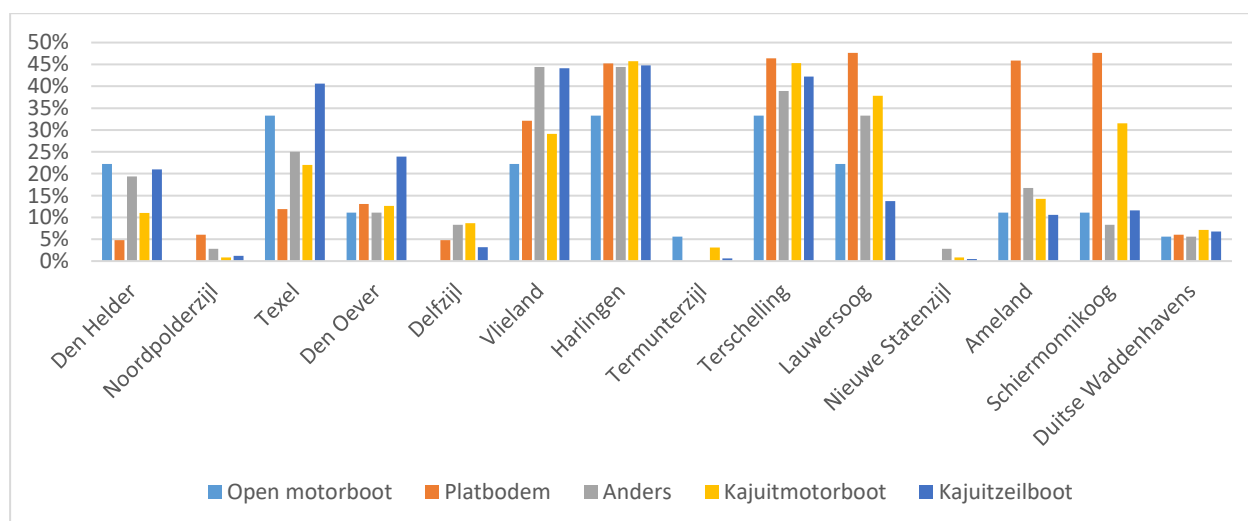
3.3 Waddenhavens

Naast het vragen naar de favoriete havens, is aan de respondent ook gevraagd welke havens zij tijdens de (al dan niet meerdaagse) vaartocht hebben aangedaan. Onderstaande figuur laat zien dat de havens van Harlingen, Terschelling en Vlieland het meest worden aangedaan (zie figuur 3.5). De havens op het Groningse Wad worden maar heel beperkt aangedaan.



Figuur 3.5 Aangedane Waddenhavens (per meetmoment)

Per type schip zijn er een aantal verschillen waar te nemen welke havens er worden bezocht. Zo komen platbodems relatief veel in de havens van Ameland, Schiermonnikoog en Lauwersoog. Bij Terschelling en Harlingen is het aandeel open motorboten vrij hoog in vergelijking met andere havens.



Figuur 3.6 Aangedane Waddenhavens (per type schip)

3.4 Samenvatting

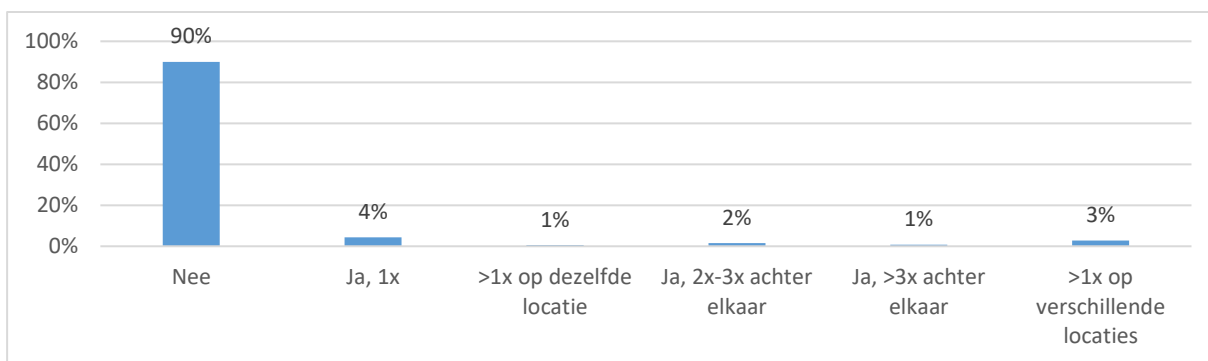
- Het overgrote deel van de tochten van de respondenten die gedaan wordt maakt onderdeel uit van een vakantie.
- Net als in 2009, 2011 en 2016 zijn Harlingen – Terschelling / Vlieland, Kornwerderzand – Harlingen en Den Oever – Oudeschild (Texel) zijn de meest populaire routes;
- De routes in het zuidwesten van de Waddenzee worden het meest genoemd door de respondenten. Open motorboten concentreren zich vooral in de zuidwestelijke hoek van het Waddengebied, platbodems concentreren zich wat meer op het oostelijke deel van het Wad (tussen Lauwersoog en Schiermonnikoog en tussen Terschelling/Vlieland en Ameland), maar ook het deel tussen Kornwerderzand en Harlingen is populair bij platbodems.
- De meest aangedane havens zijn de haven die van Harlingen, Terschelling en Vlieland. Platbodems komen vooral in de havens op het oostelijke Wad.

4. Ondernomen activiteiten

In dit hoofdstuk wordt gekeken naar de activiteiten die de vaarrecreanten hebben ondernomen tijdens hun vaartocht. Hierbij gaat het om de activiteiten die ondernomen zijn na het verlaten van de haven en voor het terugkomen in de haven. Hierbij wordt speciaal gekeken naar activiteiten tijdens het droogvallen en het ankeren buiten de havens. Dit zijn namelijk activiteiten met een potentie tot versterking van de natuur. Tevens zijn dit activiteiten waarover in de erecode duidelijke regels zijn opgenomen. In dit hoofdstuk wordt ook een antwoord gegeven op de vraag waarom de vaarrecreanten deze activiteiten ondernemen.

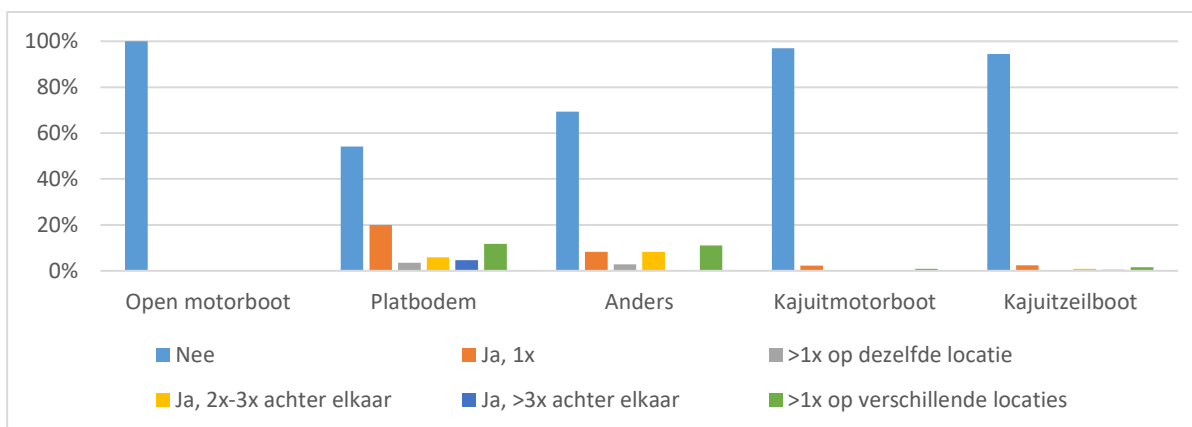
4.1 Droogvallen

Het droogvallen is voor een deel van de vaarrecreanten één van de attracties die de Waddenzee te bieden heeft. Aan de respondenten is gevraagd of en hoe vaak ze zijn drooggefallen op hun meest recente tocht op het Wad. Uit de data van 2018 blijkt dat het overgrote deel (90%) van de respondenten aangeeft niet te zijn drooggefallen op hun laatste tocht, terwijl slechts 10% één of meerdere keren is drooggefallen op het Wad (figuur 4.1). In vergelijking met 2009 (25%), 2011 (19%) en 2016 (12%), lijkt er sprake van een dalende tendens in het aantal vaarrecreanten dat droogvalt.



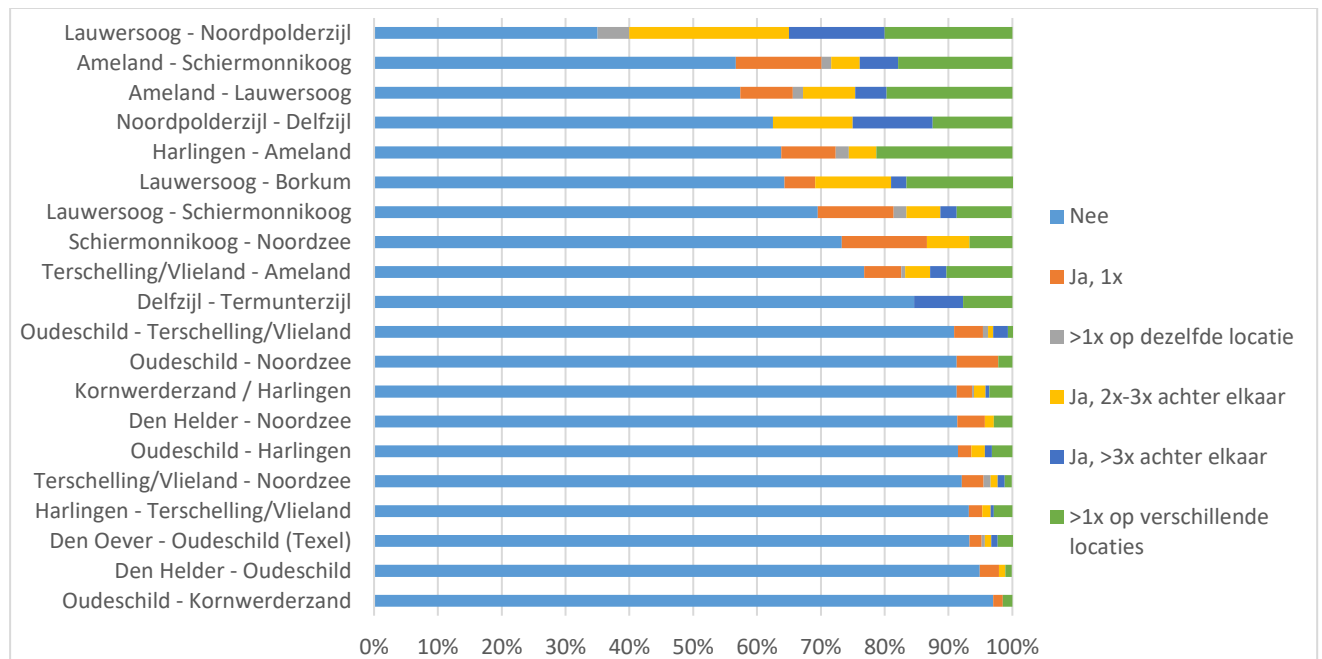
Figuur 4.1 Drooggefallen tijdens laatste vaartocht?

Kijkend naar het droogvallen per type schip is te zien dat 54% van de platbodems één of meerdere keren droog zijn gevallen (figuur 4.2). Bij de andere typen schepen ligt dit percentage veel lager; met de kajuitzeilboot (8%), kajuitmotorboot (7%) en de open motorboot (0%) is er weinig drooggefallen. In vergelijking met de eerdere metingen wordt er door platbodems meer drooggefallen, terwijl door de andere typen boten minder wordt drooggefallen.



Figuur 4.2 Drooggefallen tijdens laatste vaartocht? (per type schip)

Daarnaast is er gekeken naar de verschillende delen in de Waddenzee waar wordt drooggefallen (zie figuur 4.3). In de meting van 2016 is dit geanalyseerd op basis van de locatie van jachthavens, maar in 2018 is dit afgezet ten opzichte van de gevaren routes. Er wordt relatief het meest drooggefallen op de volgende routes: Ameland – Lauwersoog, Ameland – Schiermonnikoog en Lauwersoog – Noordpolderzijl. Op de routes Oudeschild – Kornwerderzand, Den Helder – Oudeschild, en Den Oever - Oudeschild (Texel) geeft men aan weinig droog te vallen. Figuur 4.3 laat tevens het verschil in droogvallen zien tussen het oostelijke deel (relatief veel) en het westelijke deel (nihil) van de Waddenzee. Voor de bovenste negen route onderdelen in figuur 4.3 geldt dat er significant meer wordt drooggefallen dan op andere route onderdelen (Z-scores van 2.6 tot zelfs 9.5).



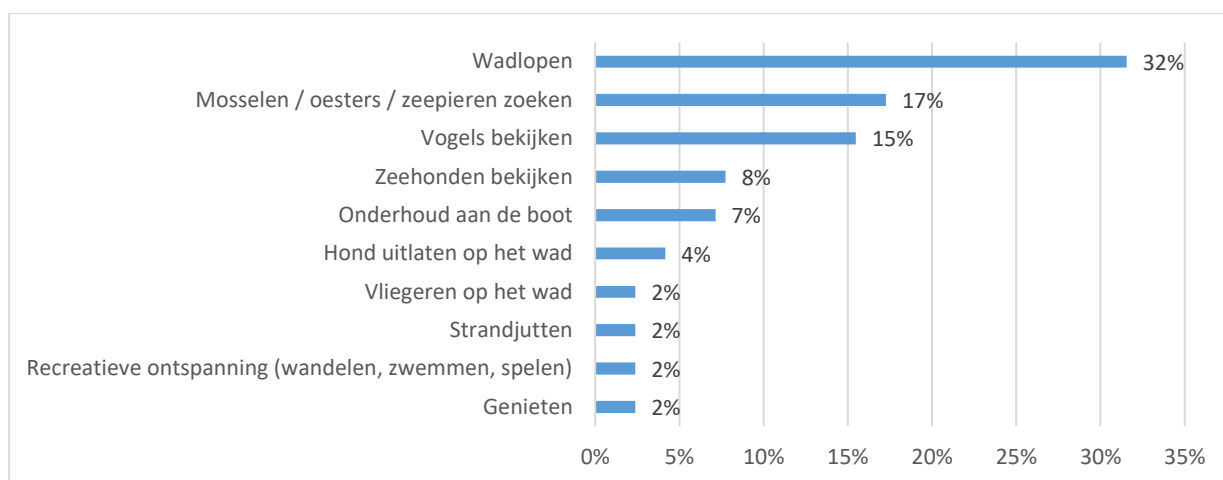
Figuur 4.3 Drooggefallen tijdens laatste vaartocht? (naar gevaren route)

Er zijn verschillende redenen voor vaarrecreanten om droog te vallen. Voor bijna een derde van de respondenten is dat om te genieten van de natuur. Daarnaast geef men in mindere mate de volgende redenen: om van boord te gaan / activiteiten op het wad te doen (19%), vanwege de getijden (eb en vloed) (18%), als alternatieve overnachtingsplaats (14%) en/of als rustplek tijdens een vaartocht (14%).



Figuur 4.4 Belangrijkste redenen voor drooggefallen

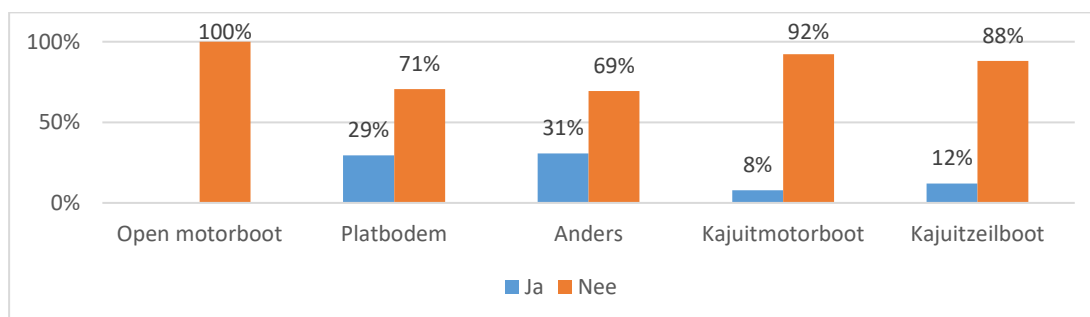
Welke activiteiten de vaarrecreanten ondernemen tijdens het droogvallen op het Wad is ook onderzocht (zie figuur 4.5). Uit de data blijkt dat wadlopen verreweg de populairste activiteit is (32%), gevolgd door het zoeken naar mosselen, oesters en zeepieren (17%) en vogels bekijken (15%). In vergelijking met de eerdere meting valt te zien dat dit dezelfde top 3 is, maar dat het aandeel van het totaal wat afneemt. Dit heeft te maken met het feit dat respondenten een grotere diversiteit aan activiteiten aangeven in hun antwoorden.



Figuur 4.5 Belangrijkste activiteiten tijdens drooggevallen

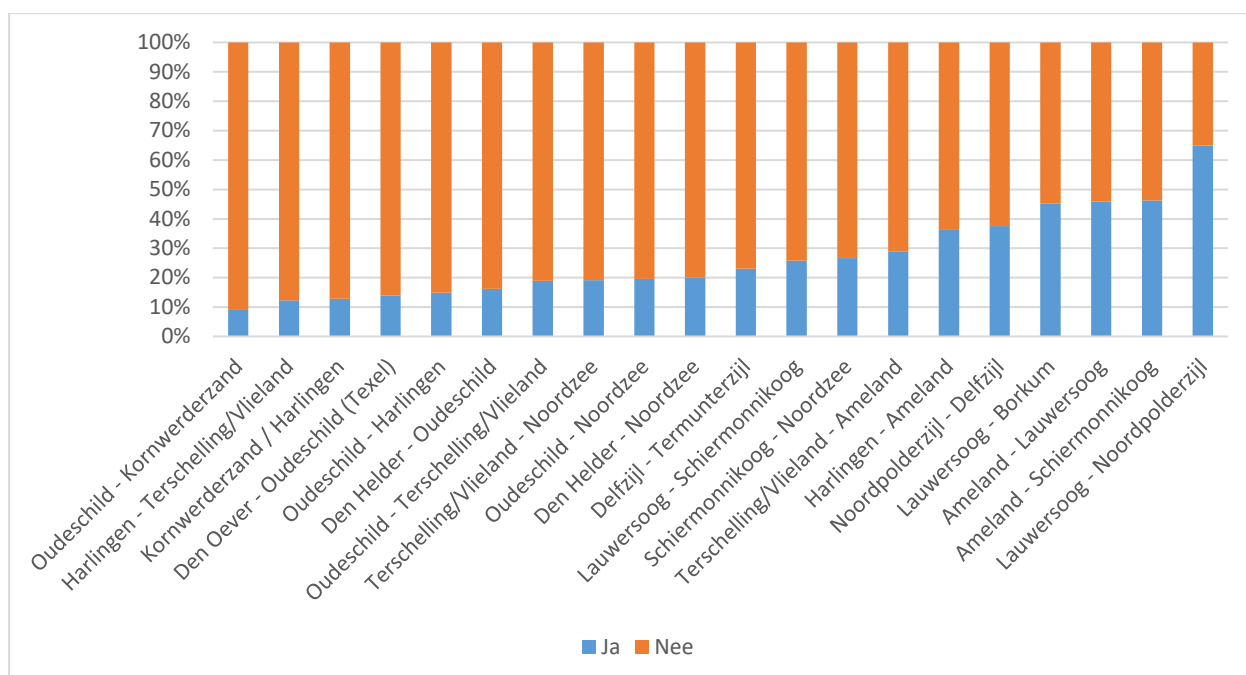
4.2 Ankeren

Er kan ook worden geankerd buiten de havens. Van de ondervraagden geeft slechts 14% (2016 = 17%) aan 's nachts wel eens buiten de havens te hebben geankerd. In vergelijking met 2011, 2009 en 2016 is dit een afnemende trend. Kijkend per type schip (figuur 4.6) valt op dat met name platbodems (29%) en 'anders' (31%) buiten de havens ankeren, maar dat is in mindere mate het geval in vergelijking met 2009 en 2011. Bij de motorboten is het ankeren buiten de haven nihil.



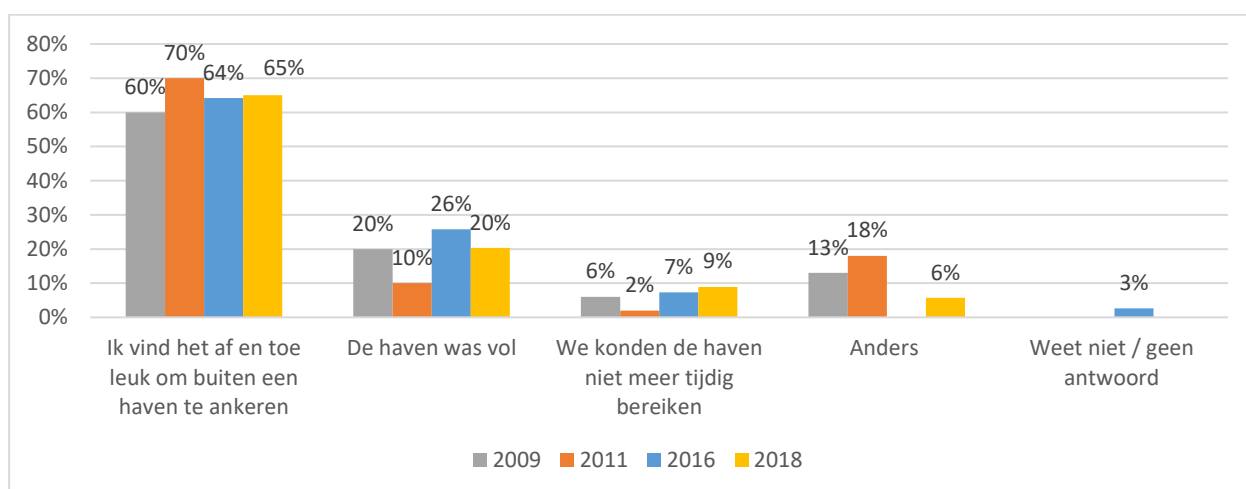
Figuur 4.6 's Nachts buiten haven geankerd? (per type boot)

Het verschilt op welke locaties buiten de havens wordt geankerd in de Waddenzee. Er is per gevaren route onderdeel gekeken naar waar het meeste voor anker wordt gegaan (zie figuur 4.7). Op de route Lauwersoog-Noordpolderzijl wordt dit relatief gezien het meest gedaan (65%) en tussen Oudeschild en Kornwerderzand het minst (9%). Net als bij het droogvallen is hier goed het verschil tussen het oostelijke en westelijke deel van de Waddenzee te zien. Voor de negen meest rechtse route onderdelen in figuur 4.7 kan er worden gesteld dat er significant vaker wordt geankerd (Z-scores variërend van 2.0 tot 8.1).



Figuur 4.7 's Nachts buiten haven geankerd? (naar gevaren route)

Respondenten zien het vooral als een leuke ervaring om af en toe buiten de haven te ankeren (65%, figuur 4.8). Andere redenen om 's nachts buiten de haven te ankeren worden in mindere mate genoemd door de respondenten; omdat de haven vol is wordt door (20%) van de respondenten genoemd, of dat de haven niet meer tijdig kon worden bereikt (9%).



Figuur 4.8 Reden om 's nachts buiten haven te ankeren (per meetmoment)

4.3 Samenvatting

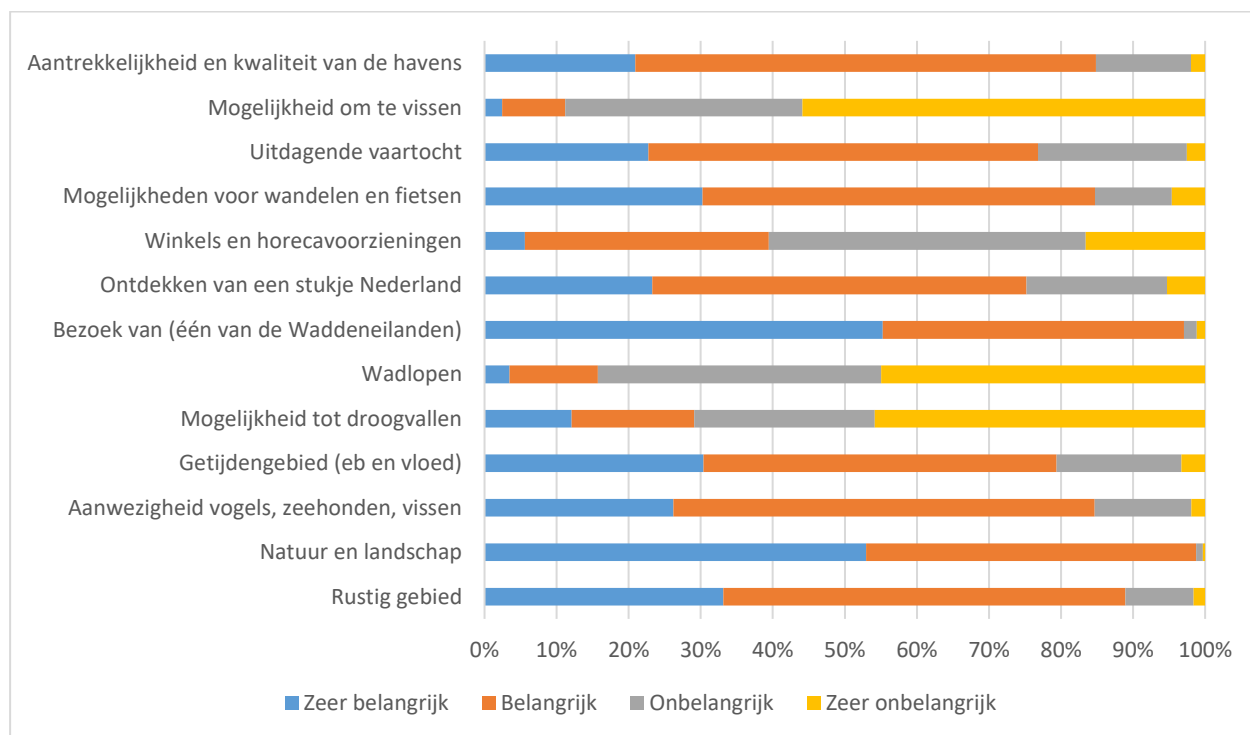
- Slechts een klein deel van de ondervraagden geeft aan wel eens droog te vallen op het Wad.
- Per type schip zijn er wel verschillen; voornamelijk bij de platbodems ligt dit deel veel hoger.
- In het oostelijke wad wordt het meest drooggevallen . Voor een aantal routes wordt dit significant vaker gedaan.
- Ankeren buiten de havens gebeurt voornamelijk net als bij het droogvallen aan de oostkant van de Waddenzee en in beperkte mate aan de westkant. Voor dezelfde routes als bij het droogvallen wordt er significant vaker geankerd.
- De belangrijkste activiteit tijdens het droogvallen is wadlopen, maar ook het bekijken van het natuurschoon (mossels, vogels, zeehonden).
- Droogvallen en ankeren doet men met name omdat men dat leuk vindt en om te genieten. In mindere mate worden meer 'functionele' redenen (overnachten, rustplaats, activiteiten) genoemd.

5. Motiefgroepen

Wadvaarders kunnen verschillende motieven hebben om hun activiteiten op het Wad te ontplooiën. Hoe vaarrecreanten zich daadwerkelijk gedragen op het Wad hangt af van hun motieven en tot welke motiefgroep zij behoren. In dit hoofdstuk is gekeken naar deze motieven en deze zijn ingedeeld op basis van het hoofdmotief. Uiteraard kunnen de respondenten meerdere motieven hebben, maar in dit hoofdstuk staat het hoofdmotief centraal. Er worden vier motiefgroepen onderscheiden, namelijk: 'gezelligheid', 'natuur', 'sportiviteit', 'actie en avontuur'. De respondenten is gevraagd om aan te geven wat hun hoofdmotief is om het Wad op te gaan. Per motiefgroep wordt er gekeken of er verschillen zijn in het type schip, het gezelschap en het vaargedrag. Het belang van het onderscheiden van deze motiefgroepen is dat het de basis vormt van de hierop volgende hoofdstukken. Hierin wordt gekeken naar verschillende motiefgroepen en de effecten van hen op de 'Ik pas op het Wad' campagne.

5.1 Motieven voor varen op de Waddenzee

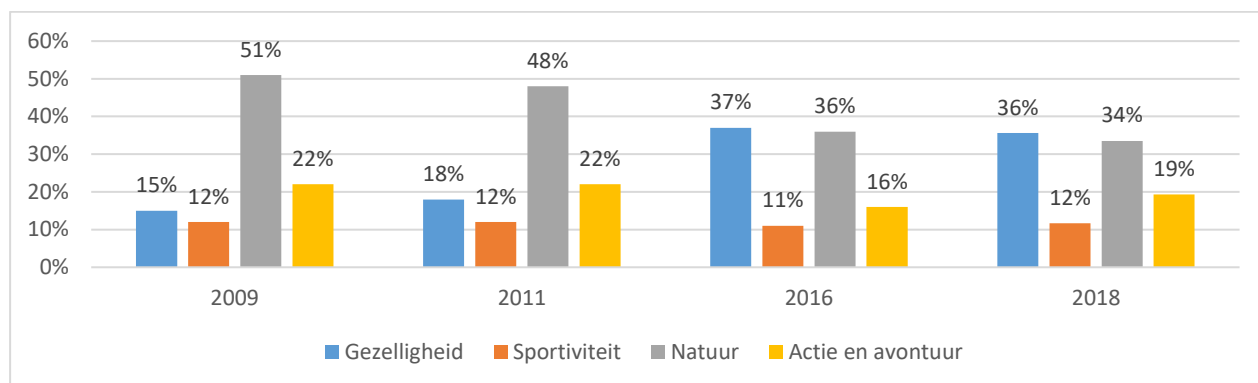
De respondenten is gevraagd om van een lijst met motieven aan te geven hoe belangrijk ze zijn bij de keuze om te gaan varen op de Waddenzee (zie figuur 5.1). Hieruit blijkt dat 'natuur en landschap' en 'het bezoeken van (één van de Waddeneilanden)' het hoogste scoren. Ook 'aantrekkelijkheid en kwaliteit van de havens', 'mogelijkheden voor wandelen en fietsen', aanwezigheid vogels, zeehonden, vissen 'rustig gebied' scoren relatief hoog (meer dan 80% geeft aan dat dit voor hen belangrijk of zeer belangrijk is) als motieven om te varen op het Wad. Dit beeld komt grotendeels overeen met de resultaten uit 2016. 'Wadlopen', 'mogelijkheid tot droogvallen' en 'mogelijkheid om te vissen' worden als niet zo belangrijke motieven ervaren. Dit is opvallend, maar in vergelijking met de eerdere metingen scoren ook deze drie het laagst.



Figuur 5.1 Motieven voor varen op de Waddenzee

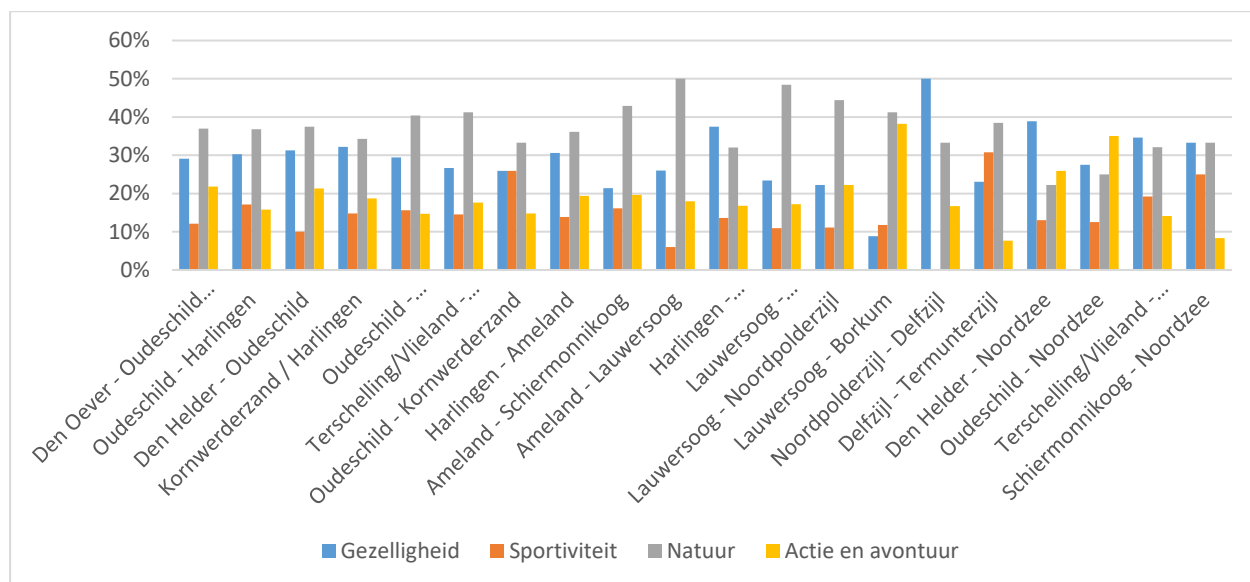
5.2 Het hoofdmotief

Aan de wadvaarders is gevraagd om te kiezen uit één van de vier hoofdmotieven welke het best past bij hun meest recente vaartocht op het Wad (zie figuur 5.2). De verdeling ten opzichte van 2016 is redelijk vergelijkbaar met de uitkomsten van dit onderzoek. 'Gezelligheid' en 'natuur' zijn nog steeds de belangrijkste motiefgroepen en in mindere mate worden 'sportiviteit' en 'actie en avontuur' genoemd.



Figuur 5.2 Verdeling respondenten over de motiefgroepen

In het Waddengebied zijn geografische verschillen te zien tot welke motiefgroep men zich rekent (figuur 5.3). 'Gezelligheid' scoort overal goed, maar met name op de routes Noordpolderzijk-Delfzijl, Den Helder-Noordzee en Harlingen-Terschelling/Vlieland. Respondenten associëren zich met 'Natuur' in de driehoek Ameland, Schiermonnikoog en Lauwersoog. 'Sportiviteit' komt veel voor bij Oudeschild - Kornwerderzand en Delfzijl-Termunterzijl en 'Actie en Avontuur' op de routes Lauwersoog-Borkum en Oudeschild - Noordzee.



Figuur 5.3 Motiefgroepen (per gevaren routeonderdeel)

5.3 Profielschets per motiefgroep

In deze paragraaf is een zogenaamde profielschets gemaakt van elke motiefgroep. Dit is gedaan door een aantal kenmerken van de vaarrecreanten en het karakter van de tochten die zij maken af te zetten per motiefgroep.

5.3.1 Vaarrecreant met als hoofdmotief 'gezelligheid'

Voor vaarrecreanten met de motiefgroep 'gezelligheid' is, net als in de eerdere metingen, de kajuitzeilboot de meest gebruikte boot om vaartochten mee te maken op het Wad: bijna 69% geeft aan gebruik te maken van dit type boot en dit is meer dan in 2016 (58%). Dat is een stuk meer dan de kajuitmotorboot (14%) (10% in 2016) en de platbodem (11%). Van alle schepen heeft 26% de mogelijkheid tot droogvallen. Het aandeel schepen dat in eigen beheer is ligt op 90%, en dit is iets lager dan de andere motiefgroepen. Het aantal vaardagen in het voor-, hoog- en naseizoen vertoont hetzelfde beeld als in 2011 en 2016 toen er gemiddeld 4, 10 en 3 vaardagen in elke periode werd gevaren.

De gemiddelde groeps grootte ligt op 3,13 en in vergelijking met de andere motiefgroepen scoort gezelligheid iets hoger. In vergelijking met 2009, 2011 en 2016 is dit een licht afnemende trend. De groepen bestaan voornamelijk uit senioren ouder dan 55 jaar en volwassenen vanaf 35 tot en met 54 jaar. Bijna 81% van de tochten maakt deel uit van een vakantie. De havens van Vlieland, Terschelling en Harlingen zijn net als eerdere jaren het meest favoriet. In de havens van Den Oever en Delfzijl geeft de helft van de respondenten aan deze havens te hebben aangedaan. Slecht 9% geeft aan te zijn drooggefallen tijdens hun laatste tocht. In vergelijking met eerdere jaren is dit percentage iets lager en in vergelijking met de andere motiefgroepen ligt het percentage droogvallen het laagst. Een vergelijkbaar beeld valt te zien bij het 's nachts ankeren buiten de havens, waarbij dit slechts door 10% wordt gedaan.

5.3.2 Vaarrecreant met als hoofdmotief 'sportiviteit'

Slechts 12% van de respondenten heeft als hoofdmotief 'sportiviteit' en dit is vergelijkbaar met de onderzoeken uit 2009, 2011 en 2016. Net als bij de andere motiefgroepen is de kajuitzeilboot de meest voorkomende boot, maar wat opvallend is dat het percentage waarmee dit is (83%) het hoogste is van alle motiefgroepen. Bij deze motiefgroep is het percentage dat in staat is om droog te vallen het laagst van allemaal (18%). In vergelijking met de eerdere rapportages is dit een stuk lager. Het aandeel respondenten dat het schip in eigendom heeft blijft ongeveer gelijk (93%). Het aantal vaardagen verschilt erg per seizoen, maar verschilt niet veel van het gemiddelde; in het hoogseizoen is dat 10 vaardagen, terwijl er in het voorseizoen (4) en het naseizoen (3) minder wordt gevaren.

Voor de motiefgroep 'sportiviteit' is de gemiddelde groeps grootte (2,78 personen) licht toegenomen. De voornaamste leeftijdsgroep is senioren van 55 of ouder. De favoriete havens zijn Den Helder, Delfzijl en Termunterzijl, maar de meest aangedane havens zijn Delfzijl en Den Oever. Hierbij dient opgemerkt te worden dat het in sommige gevallen om een kleine populatie gaat en hierdoor het relatieve beeld kan vertekenen. De motiefgroep 'sportiviteit' scoort relatief gezien het laagst op het feit dat de tocht een deel van de vakantie is (85%), maar hier is wel sprake van een toename in vergelijking met 2011 en 2016. Ook het percentage dat droogvalt is het laagst van alle motiefgroepen (7%), terwijl het percentage respondenten dat aangeeft buiten de havens te ankeren relatief gezien vrij hoog scoort (15%) ten opzichte van de andere groepen.

5.3.3 Vaarrecreant met als hoofdmotief 'natuur'

Van de respondenten behoort slechts 34% tot de motiefgroep natuur en dit is vergelijkbaar met de resultaten uit 2016. Wat tevens niet is veranderd, is dat ook hier de kajuitzeilboot het meest gebruikt wordt (65%). Dit is wat minder dan in 2011 (70%), maar meer dan in 2016 (60%). In vergelijking met andere motiefgroepen maken de respondenten die natuur als hoofdmotief hebben het meest gebruik van platbodems (13%) en dit is gegroeid ten opzichte van 2016. Van alle schepen is 38% geschikt om mee droog te vallen. Dit is gemiddeld hoger dan bij andere motiefgroepen en iets meer dan in 2016 (35%). Qua eigendom van het schip ligt het aandeel op 94% en

dat is vergelijkbaar met wat in het vorige onderzoek naar voren kwam. Het gemiddelde aantal vaardagen in het hoofseizoen bedraagt 12 dagen en is daarmee net iets hoger dan in 2011 en 2016. Het voor- en na seizoen ligt met 5 en 3 dagen op hetzelfde niveau als in de vorige onderzoeken.

De gemiddelde groepsgrootte voor de motiefgroep natuur ligt op 2,7 en is daarmee iets hoger dan de gemiddelde groepsgrootte in 2016. De voornaamste leeftijdscategorieën zijn met name senioren vanaf 55 jaar en in iets mindere mate volwassenen vanaf 35 tot en met 54 jaar. De favoriete havens zijn Harlingen, Schiermonnikoog Den Oever, Noordpolderzijk, en de havens die het meest aangedaan worden liggen bij Ameland, Lauwersoog, Noordpolderzijk en Nieuw Statenzijk. Hierbij dient opgemerkt te worden dat het in sommige gevallen om een kleine populatie gaat en hierdoor het relatieve beeld kan vertekenen. Met het oog op het droogvallen (14%) en het ankeren buiten de havens (17%), valt op dat in vergelijking met de eerdere metingen dit percentage afneemt, maar in vergelijking met andere motief groepen worden deze activiteiten nog het meest ondernomen door de motiefgroep 'natuur'.

5.3.4 Vaarrecreant met als hoofdmotief 'actie en avontuur'

Het aandeel van de respondenten dat zich identificeert met 'actie en avontuur' bedraagt 19% en dit is meer dan in alle eerdere metingen. Net als de andere motiefgroepen is bij deze groep de kajuitzeilboot het populairste type schip (81%). Het aandeel van de schepen waarvan wordt aangegeven droog te kunnen vallen ligt minder hoog (21%). Het eigendom van de schepen ligt op 93% en daarmee ligt dit percentage iets hoger dan in 2016. Net als bij de andere motiefgroepen zit er bij deze groep een daling in het aantal dagen dat er wordt gevaren; in het hoofseizoen vaart men gemiddeld 10 dagen, in het voorseizoen is dit 4 dagen en in het najaar slechts 2 dagen.

Met een gemiddelde groepsgrootte van 2,65 personen is bij deze groep het aantal personen dat meevaart vrij laag in vergelijking met andere motiefgroepen. Bovendien is hier ook nog sprake van een daling in de groepsgrootte en opzichte van de eerdere onderzoeken. Senioren van 55 jaar of ouder zijn de voornaamste doelgroep en Den Helder en Ameland zijn de meest populaire havens onder hen. Delfzijk, Den Oever, en (Nieuw Statenzijk) zijn de havens die door deze motiefgroep het vaakst worden aangedaan. Hierbij dient opgemerkt te worden dat het in sommige gevallen om een kleine populatie gaat en het relatieve beeld hierdoor kan vertekenen. Het aandeel waarbij het gaat om een tocht in de vakantie is het hoogst (91%) voor de motiefgroep 'actie en avontuur' en er is ook sprake van een toename ten opzichte van de eerdere metingen. Voor zowel droogvallen als buiten de havens ankeren scoort deze motiefgroep vrij gemiddeld, maar wel een stuk minder dan in 2016.

5.4 Samenvatting

Voor het overzicht van de verschillen en overeenkomsten tussen de vier motiefgroepen is tabel 5.1 gemaakt. Hierin worden per motiefgroep de belangrijkste aspecten tegen elkaar afgezet. Voor de twee laatste rijen (droogvallen en ankeren buiten de havens) is gekeken of er statistisch significante verschillen waar te nemen vielen. Droogvallen wordt minder vaak gedaan door de groepen gezelligheid, sportiviteit, en actie en avontuur. Dit zijn echter geen significante verschillen, want alle Z-scores liggen tussen de -1,96 en 1,96 (Appendix A). De motiefgroep 'natuur' valt wel significant vaker droog (Z-score: -2,6). Ankeren buiten de havens wordt meer gedaan voor de motiefgroep 'natuur' (zie Appendix B), maar dit verschil is niet significant (Z-score: 1,9), terwijl de motiefgroep 'gezelligheid' juist wel significant minder vaak ankert buiten de havens (Z-score: -2,1).

Tabel 5.1

Overzicht per motiefgroep

	Gezelligheid	Sportiviteit	Natuur	Actie en avontuur
Aandeel van de respondenten	36%	12%	34%	19%
Belangrijkste type schip	Kajuitzeilboot (69%)	Kajuitzeilboot (83%)	Kajuitzeilboot (65%)	Kajuitzeilboot (81%)
Mogelijkheid tot droogvallen	26%	18%	38%	21%
Schip eigen bezit	91%	93%	94%	93%
Vaardagen voorseizoen	4	4	7	4
Vaardagen hoogseizoen	10	10	12	10
Vaardagen naseizoen	3	3	5	2
Gemiddelde groepsgrootte	3,13	2,78	2,70	2,65
Belangrijkste leeftijdscategorie	Volwassenen vanaf 35 tot en met 54 jaar	Senioren vanaf 55 jaar	Senioren vanaf 55 jaar	Senioren vanaf 55 jaar
Deel van vakantie	81%	85%	84%	90%
Favoriete havens	Terschelling, Vlieland, (Den Oever), (Delfzijl)	Den Helder, Delfzijl, (Termunterzijl)	Harlingen, Schiermonnikoog Den Oever, (Noordpolderzijl),	Den Helder, Ameland
Meest aangedane havens	Vlieland, Harlingen, Terschelling	Delfzijl, Den Oever,	Ameland, Lauwersoog, (Noordpolderzijl), (Nieuw Statenzijl)	Delfzijl, Den Oever, (Nieuw Statenzijl)
Droogvallen tijdens vaartocht	9%	7%	14%	9%
Buiten havens geankerd	10%	15%	17%	14%

- Gezelligheid scoort hoog in het hele Waddengebied en respondenten die zich associëren met 'Natuur' in de driehoek Ameland, Schiermonnikoog en Lauwersoog.
- Voor 'actie en avontuur' en 'sportiviteit' zijn het uiterste westen en het uiterste oosten van het Waddengebied populair.
- De mogelijkheid tot droogvallen neemt toe bij alle motiefgroepen, behalve 'natuur'.
- Het gemiddeld aantal vaardagen neemt voor elke motiefgroep in alle seizoenen licht af, of blijkt zo goed als gelijk. Uitzondering is het voorjaar voor de motiefgroep 'natuur' (van 5 naar 7 dagen).
- De groepsgrootte neemt af voor de groepen 'gezelligheid' en 'actie en avontuur', terwijl dit toeneemt voor 'sportiviteit' en 'natuur'.
- Het aandeel van de tochten dat een deel van de vakantie uitmaakt ligt hoog (vooral bij 'sportiviteit') en neemt voor alle gevallen toe.
- De voornaamste leeftijdscategorie in alle hoofdmotieven zijn voor bijna alle gevallen senioren van 55+, behalve bij gezelligheid zijn volwassenen vanaf 35 tot en met 54 jaar de voornaamste groep.
- De favoriete havens en meest aangedane havens verschilt nogal per motiefgroep. Hierbij dient opgemerkt te worden dat het in sommige gevallen om een kleine populatie gaat en hierdoor het relatieve beeld kan vertekenen.
- De motiefgroep 'natuur' valt wel significant vaker droog en de groep 'gezelligheid' doet significant minder aan ankeren buiten de havens

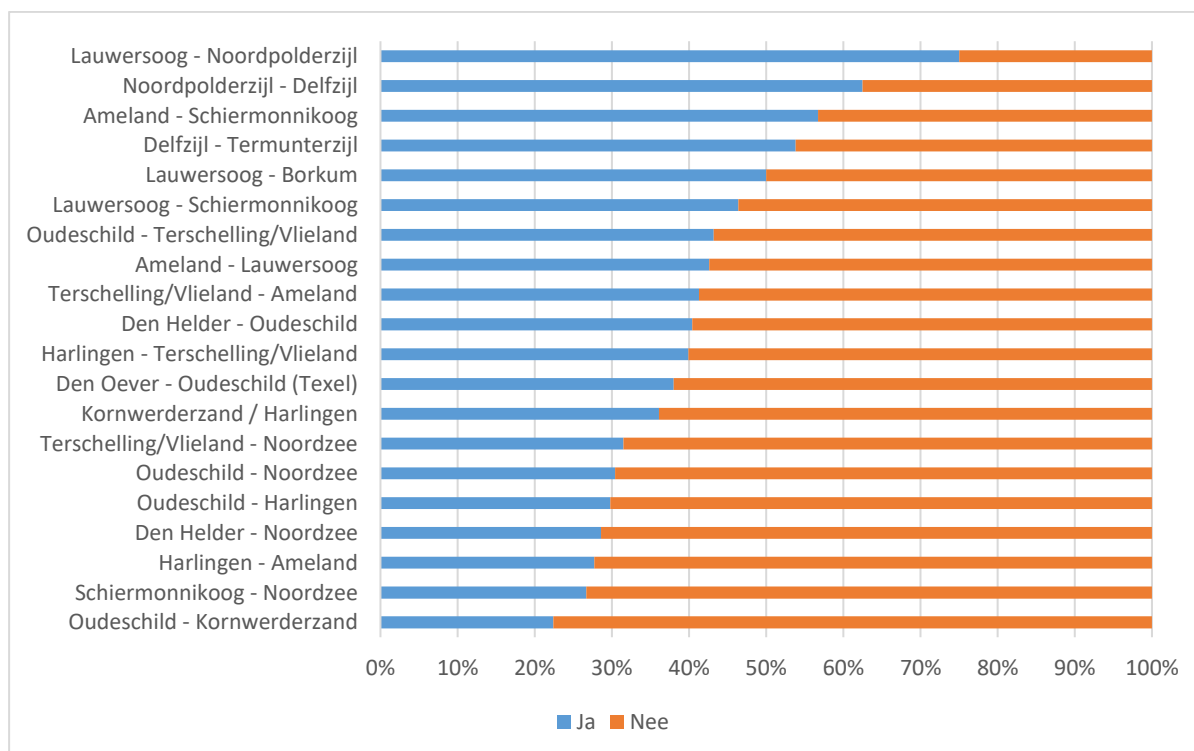
6. Campagnes, beleid en regelgeving

In dit hoofdstuk wordt gekeken in hoeverre de wadvaarders bekend zijn met de campagne 'Ik pas op het Wad' en in welke mate de vaarrecreant op de hoogte is met beleid en regelgeving met betrekking tot het varen op de Waddenzee.

6.1 Bekendheid met de 'Ik pas op het Wad' campagne

De 'Ik pas op het Wad' campagne is erop gericht om de bekendheid van de wet- en regelgeving te verbeteren (met name de erecode) en door middel van educatie te bewerkstelligen dat de vaarrecreant meer rekening houdt met de natuurwaarden van de Waddenzee. Deze campagne is begin 2009 gestart. In 2009 kende 61% de campagne en in 2011 bedroeg dit 57% van de respondenten. In 2016 bedroeg de bekendheid met de campagne nog slechts 32%, maar in 2018 ligt dit weer iets hoger; 38%. Van de respondenten die aangaven bekend te zijn met de campagne geeft een groot deel van de respondenten (24%) aan de campagne te kennen via de folders en flyers, maar de website www.waddenzee.nl (16%), de beeldschermen in de havens (10%) en de website www.ikpasophetwad.nl (9%) hebben tot bekendheid met de campagne geleid.

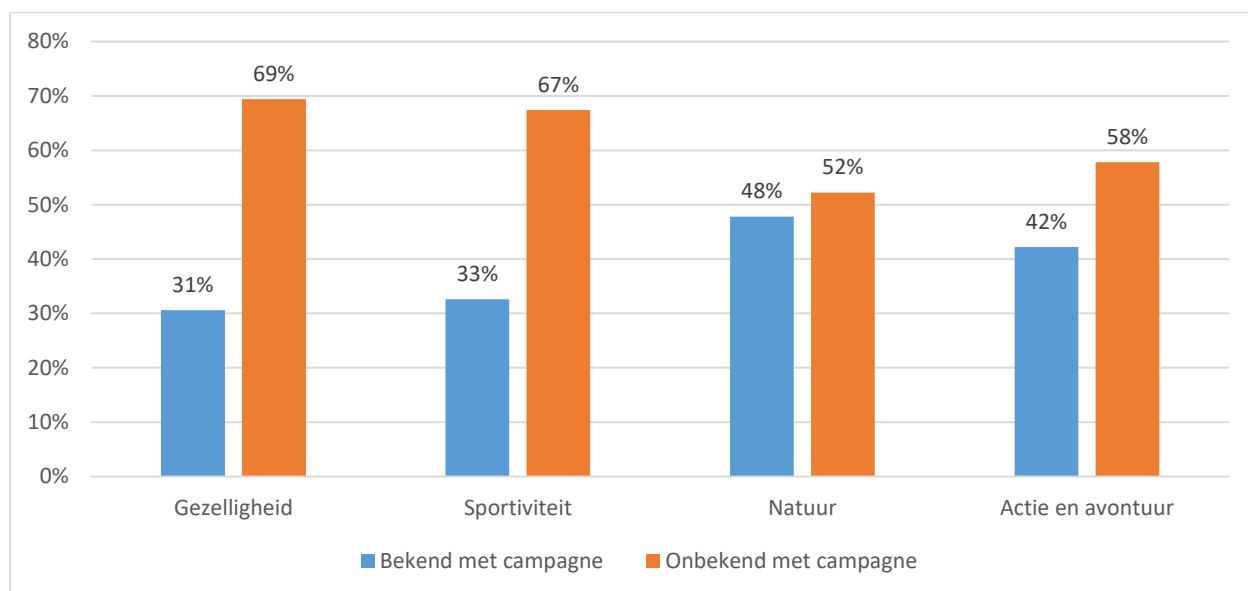
De bekendheid met de 'Ik pas op het Wad' campagne verschilt waar men in de Waddenzee vaart (zie figuur 6.1). Op basis van de gevaren routes is er een significant verschil in de bekendheid voor de volgende routes: Ameland – Schiermonnikoog (Z-score = 3,2), Lauwersoog – Schiermonnikoog (Z-score = 2,2), Lauwersoog – Noordpolderzijl (Z-score = 3,4). Deze routes liggen voornamelijk in het oostelijk deel van de Waddenzee. Er is een route onderdeel waarbij een significant verschil in onbekendheid is gevonden: Oudeschild – Kornwerderzand (Z-score = -2,8).



Figuur 6.1 Bekendheid met de 'Ik pas op het Wad campagne' (naar gevaren route)

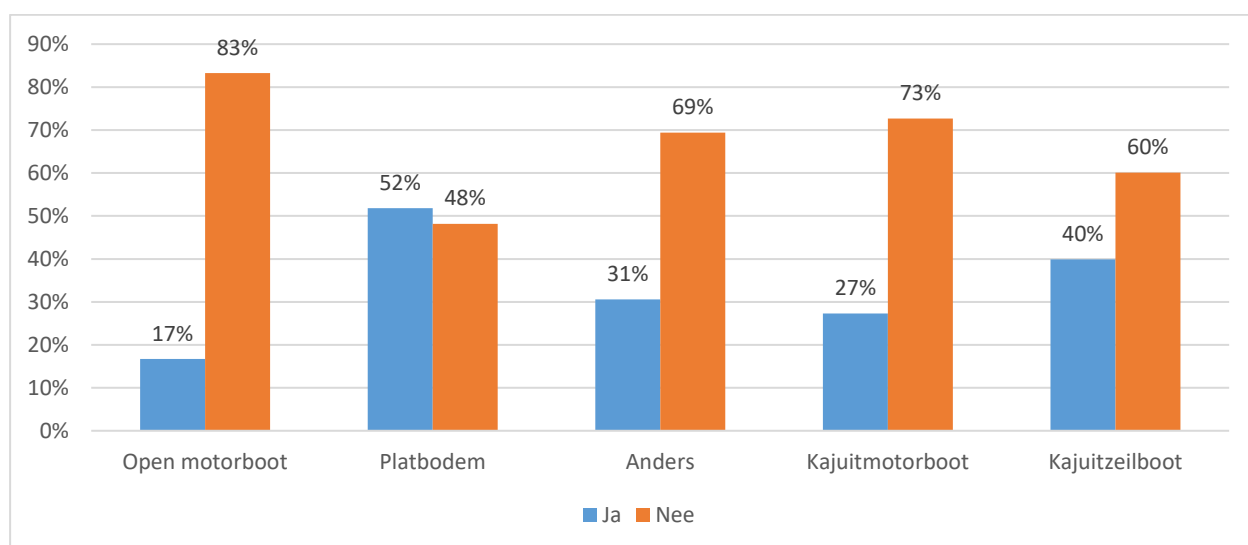
Er is ook gekeken naar de bekendheid van de campagne per motiefgroep (figuur 6.2). Allereerst valt op dat het merendeel niet bekend is met de campagne, maar dat ten opzichte van 2016 bijna alle motiefgroepen beter scoren in 2018, behalve de motiefgroep 'sportiviteit'. De motiefgroep 'natuur' scoort met 48% het hoogst, maar de

groep 'gezelligheid' scoort erg laag (31%). Bij de motiefgroep 'natuur' gaat het net als in 2016 om een significant hogere bekendheid (Z-score: 3,6) en bij de motiefgroep 'gezelligheid' om een significant lagere bekendheid (Z-score: -3,5) met de 'Ik pas op het Wad' campagne ten opzichte van de verwachte waarde (Appendix C). De andere twee motiefgroepen hebben meer een tussenpositie en zijn beide niet significant verschillend (Z-score tussen -1,96 en 1,96 betreft een niet significant verschil). Om te kijken in hoeverre de campagne effectief was, is gekeken naar of de respondenten die bekend waren met de campagne ook bekend zijn met de erecode. Uit de resultaten blijkt dat 81% van de vaarrecreanten die bekend zijn met de campagne ook aangeven van de erecode te hebben gehoord en dit is iets hoger dan in 2016 (79%).



Figuur 6.2 Bekendheid met de 'Ik pas op het Wad campagne' (per motiefgroep)

Er is ook gekeken naar in hoeverre er verschillen zitten in de bekendheid van de campagne per type schip waar mee gevaren wordt (figuur 6.3). Hier valt op dat bij de gemotoriseerde boten de bekendheid verreweg het laagst ligt (17%) en het hoogst bij platbodems (52%). Ook kan er specifiek worden gekeken naar de groep respondenten die aangeven één of meerdere keren droog te zijn gevallen. Van deze groep geeft 65% aan bekend te zijn met de campagne 'Ik pas op het Wad'.



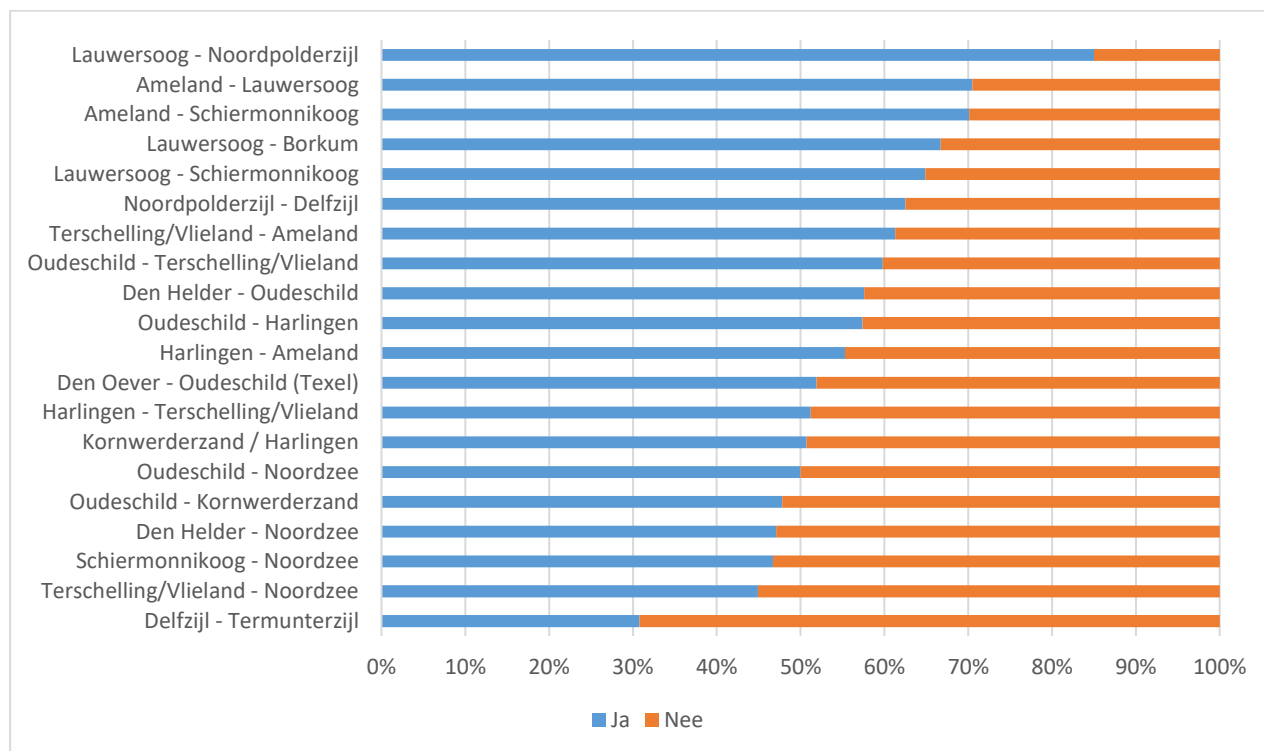
Figuur 6.3 Bekend met de 'ik pas op het wad campagne' (per type schip)

6.2 De Erecode voor Wadliefhebbers

Ter bescherming van de natuurwaarden van de Waddenzee is in 2003 de Erecode voor Wadliefhebbers (hierna 'de erecode') door de wadvaarders zelf opgesteld. In deze erecode staan gedragsregels waaraan een wadvaarder zich moet houden om zo mogelijke greenverstering van de natuur tegen te gaan. Alle wadvaarders worden geacht op de hoogte te zijn van de erecode. Voor wadvaarders die bijvoorbeeld buiten een haven ankeren of droogvallen is bekendheid met de inhoud van de erecode van belang.

Aan de vaarrecreanten is gevraagd of zij op de hoogte zijn van de erecode. In 2009 was dit nog 77% en twee jaar later 76%. Opvallend is dat in 2016 nog slechts 45% van de respondenten aangeeft bekend te zijn met de erecode, maar in 2018 is dit aandeel iets omhoog gegaan naar 50%. In 2018 geeft 22% van de respondenten die bekend zijn met de erecode aan deze te kennen via de website van www.waddenzee.nl. Daarnaast heeft het uitreiken van folders en flyers (18%) en de beeldschermen in de havens (11%) invloed op de bekendheid.

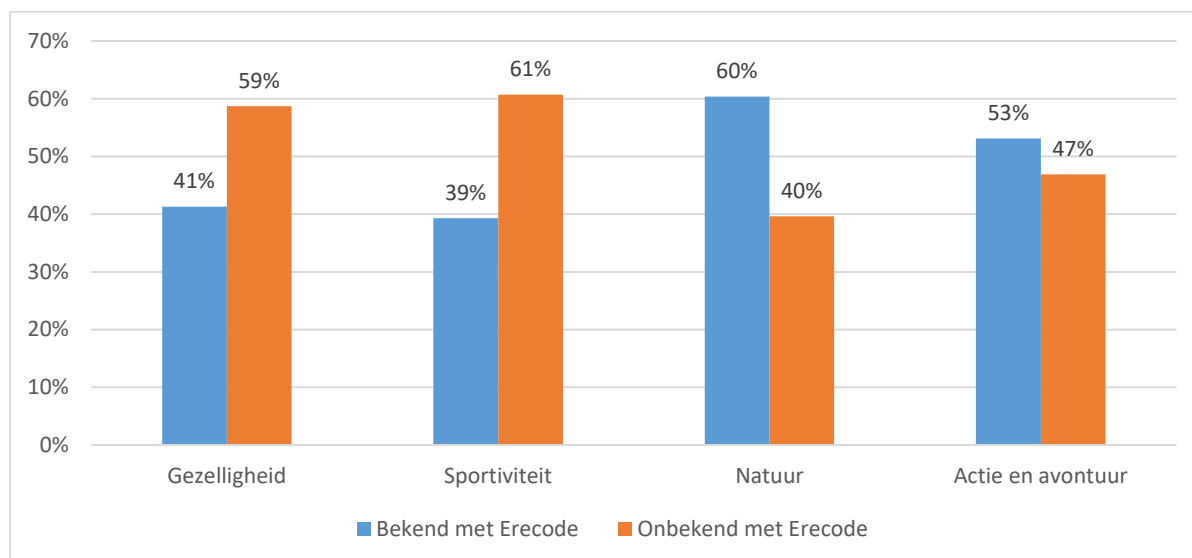
Net als bij de bekendheid met de campagne zijn er geografische verschillen met betrekking tot de bekendheid met de Erecode (zie figuur 6.4). Zo zijn er significante verschillen gevonden voor de volgende routes: Oudeschild - Terschelling/Vlieland (Z-score = 2,5), Ameland - Schiermonnikoog (Z-score = 3,5), Ameland - Lauwersoog (Z-score = 3,4), Lauwersoog - Schiermonnikoog (Z-score = 4,1), Lauwersoog - Noordpolderzijl (Z-score = 3,2), Lauwersoog - Borkum (Z-score = 2,3). Er is geen significant verschil gevonden voor de onbekendheid met de Erecode. Ook in dit geval valt er een verschil te zien tussen het oostelijke en westelijk deel van de Waddenzee.



Figuur 6.4 Bekendheid met de Erecode voor wadvaarders (naar gevaren route)

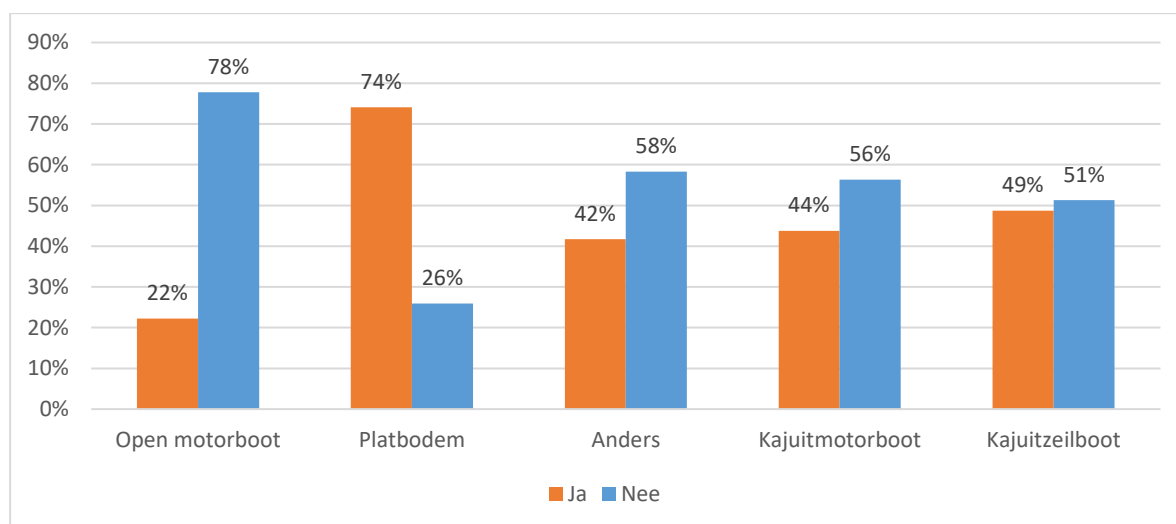
Er is ook per motiefgroep gekeken in hoeverre zij bekend zijn met de erecode voor Wadliefhebbers (figuur 6.5). Uit dit onderzoek blijkt dat bij de motiefgroep 'natuur' dit het hoogst ligt (60%) en het laagst voor de groep 'sportiviteit' (39%). Andere motiefgroepen scoren rond de 41% en 53% wat betreft de bekendheid met de erecode. In vergelijking tot 2016 is de bekendheid vooral gestegen bij 'natuur' en 'gezelligheid', gedaald voor de groep 'sportiviteit' en onveranderd voor 'actie en avontuur'.

In het onderzoek van 2018 scoort de motiefgroep 'natuur' significant hoger (Z-score 4,2) en de motiefgroepen 'gezelligheid' (Z-score: -3,4) en 'sportiviteit' (Z-score: -2,1) scoren significant lager ten opzichte van de verwachte uitkomst (Z-score tussen -1,96 en 1,96 is niet significant) (zie Appendix D).



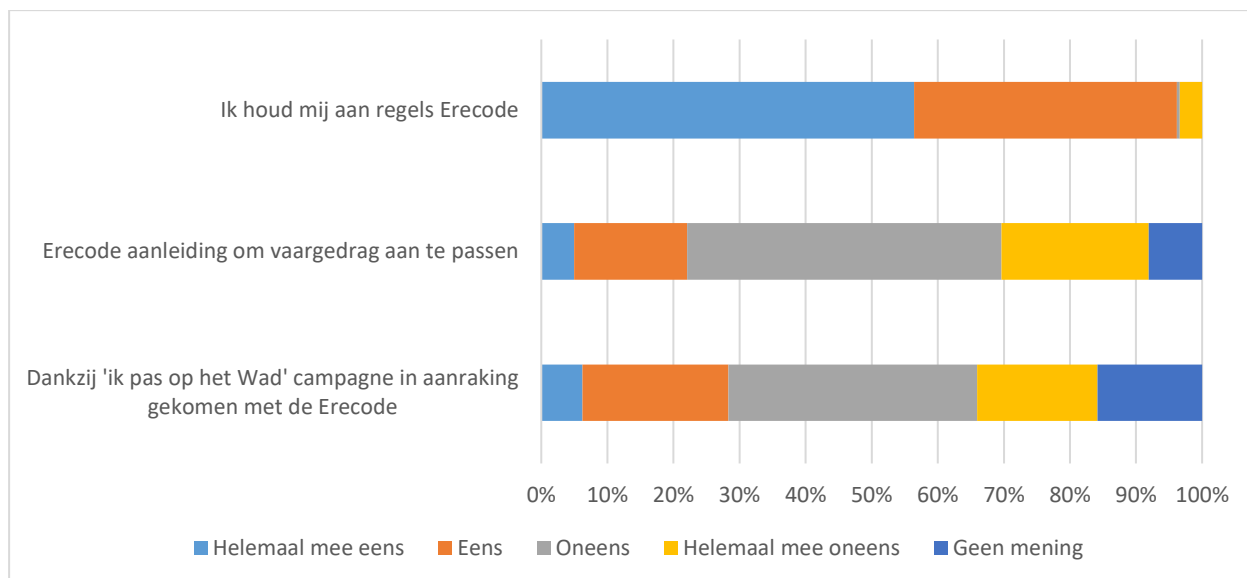
Figuur 6.5 Bekendheid met de Erecode voor wadvaarders (per motiefgroep)

Wanneer er gekeken wordt naar het type schip waarmee gevaren wordt en de mate van bekendheid met de erecode is te zien dat met 74% de platbodems verreweg het meest bekend zijn met de erecode (zie figuur 6.6). Voor de andere typen schepen varieert de bekendheid met de erecode van 22% tot 49%. Voor de platbodems en kajuitzeilboot ligt dit percentage in 2018 hoger dan in 2016, terwijl de rest juist lager scoort. Tot slot is specifieker gekeken naar in hoeverre de respondenten die aangeven weleens droog te vallen bekend zijn met de erecode. Uit de resultaten blijkt dat 55% van de droogvallers bekend is met de erecode.



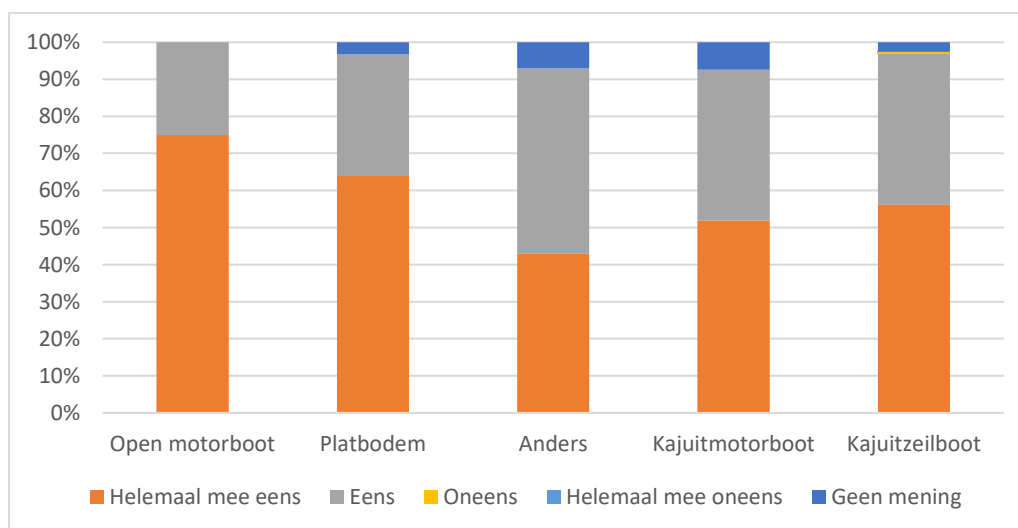
Figuur 6.6 Bekendheid met de Erecode voor wadvaarders (per type schip)

Van de respondenten die bekend zijn met de erecode is doorgevraagd naar welke effecten de erecode heeft op het gedrag van de vaarrecreanten zelf (figuur 6.7). Hier geeft 96% (2016 = 87%) aan zich al aan de regels van de erecode te houden. Voor 18% (2016 = 17%) was de erecode de aanleiding om het vaargedrag aan te passen. Van de ondervraagden geeft 22% (2016 = 26%) aan dat ze dankzij de 'Ik pas op het Was campagne' in aanraking zijn gekomen met de erecode.

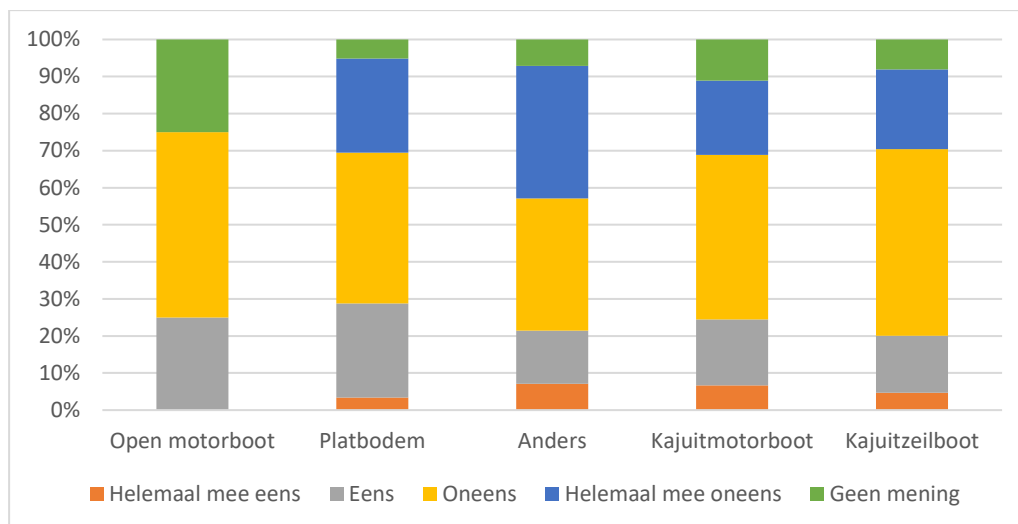


Figuur 6.7 Erecode in de praktijk

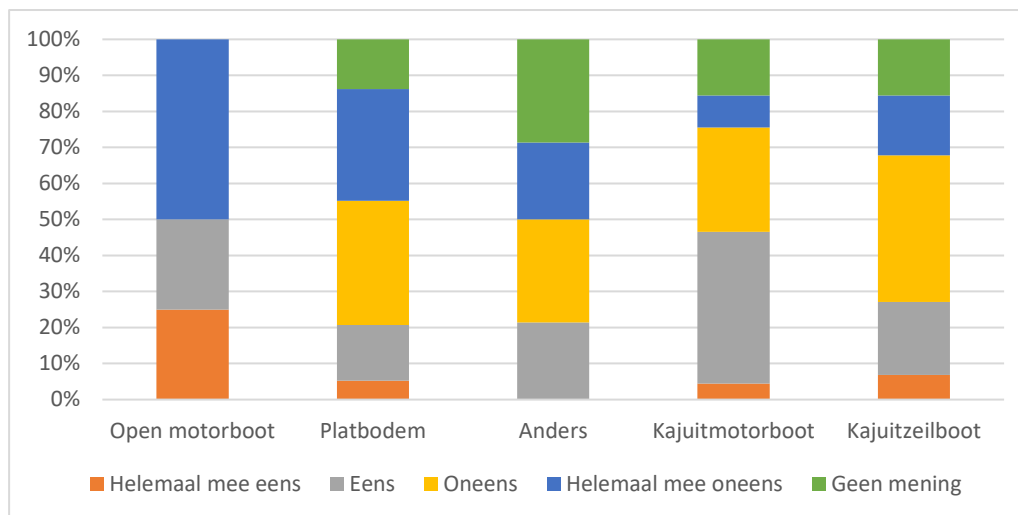
Er is ook per type schip gekeken naar hoe er tegen deze stellingen aan wordt gekeken. Bij elk type schip houdt het merendeel van de respondenten zich aan de regels uit de erecode (zie figuur 6.8). Bij vrijwel alle typen is het merendeel het zelfs 'helemaal eens' met deze stelling. Een groot deel van de respondenten is het echter oneens met de stelling dat de erecode de aanleiding is geweest voor het aanpassen van het vaargedrag (figuur 6.9). Voor de laatste stelling over de bekendheid van de erecode via de campagne, valt op dat alle scheepstypen het hier grotendeels mee oneens zijn en bij sommige typen zelfs heel erg mee oneens (figuur 6.10), maar het is opvallend dat vooral open motorboten (50%) en kajuitmotorboten (49%) geven aan dat ze via de campagne in aanraking zijn gekomen met de erecode.



Figuur 6.8 "Ik houd mij aan de regels uit de erecode"



Figuur 6.9 " De Erecode is aanleiding aanpassing vaargedrag"

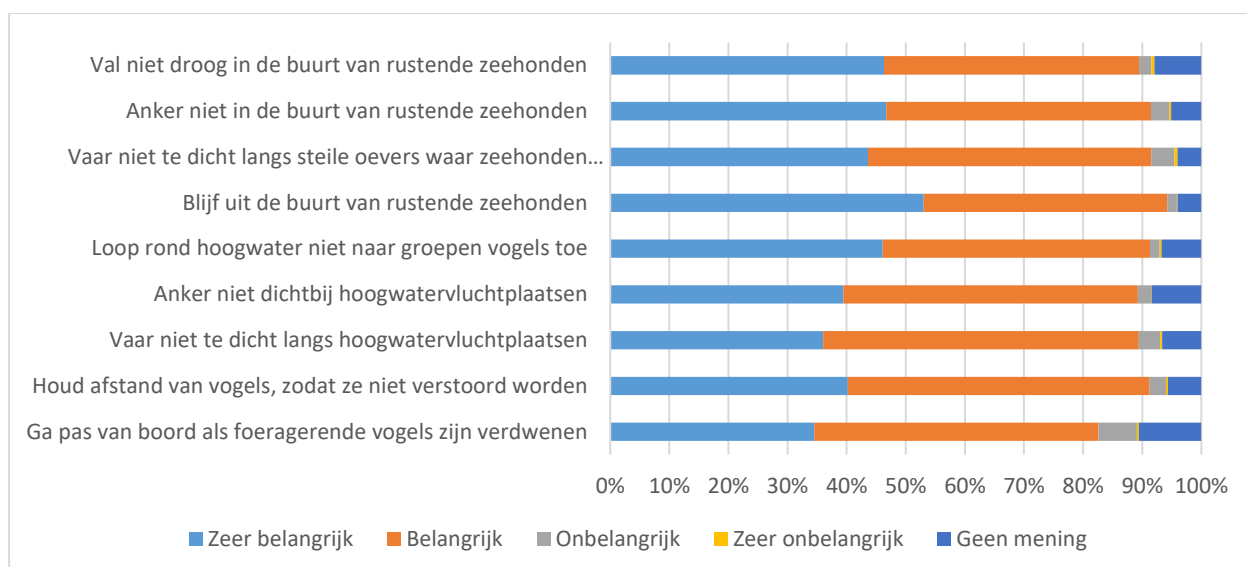


Figuur 6.10 "Via campagne in aanraking gekomen met de Erecode"

6.3 Belang van de Erecode

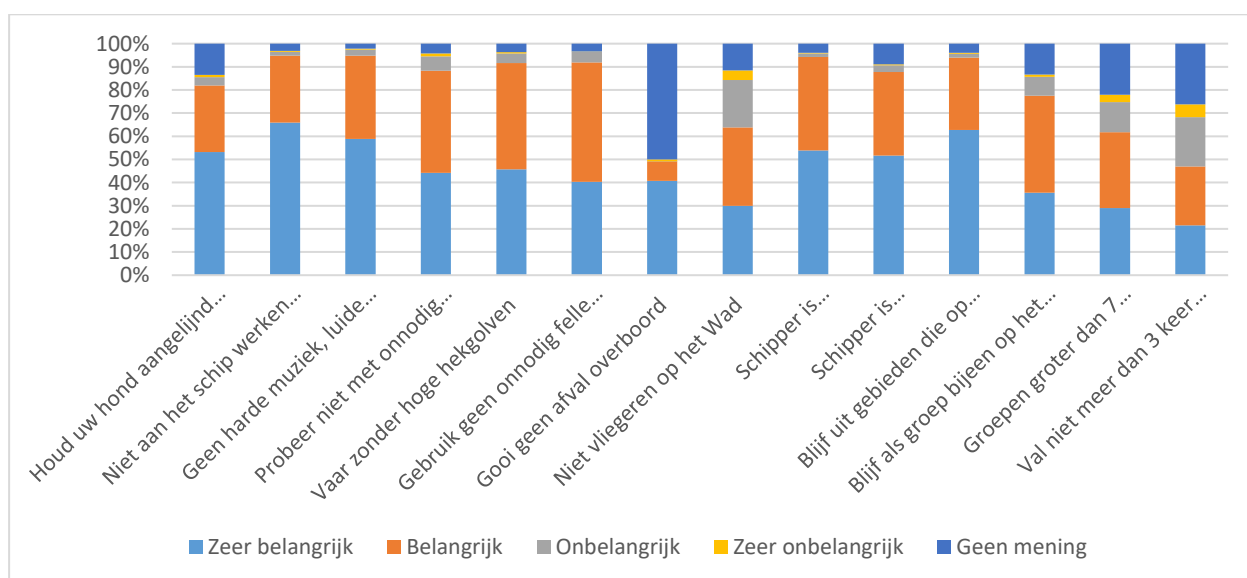
In de erecode staan een aantal gedragsregels waaraan de Wadliefhebbers zich dienen te houden. Aan de respondenten is, naast hun mening over de erecode, doorgevraagd naar de inhoud van de diverse regels ten aanzien van vogels, zeehonden en overige zaken en in welke mate ze deze belangrijk vinden.

Van alle regels met betrekking tot vogels en zeehonden valt te zien dat alle gedragsregels door ongeveer 90% van de respondenten als belangrijk tot zeer belangrijk wordt ervaren (zie figuur 6.11). Dit beeld is vergelijkbaar met de metingen uit 2009, 2011 en 2016. Alleen 'Ga pas van boord als foeragerende vogels zijn verdwenen' scoort iets net lager als het gaat in hoeverre men dit zeer belangrijk/belangrijk vindt. In alle jaren wordt de regel om uit de buurt te blijven van rustende zeehonden belangrijk gevonden.



Figuur 6.11 Belang van regels uit de erecode

Met betrekking tot de regels betreffende de overige zaken is in figuur 6.12 een meer divers beeld te zien. Zo wordt bijvoorbeeld de regel om niet meer dan 3 keer achter elkaar op dezelfde locatie droog te vallen niet door iedereen even belangrijk gevonden en dit geldt ook voor vliegeren op het Wad. De regel dat groepen groter dan 7 personen niet verder dan 500 meter van de boot mogen gaan bij het lopen op het Wad wordt ook niet door iedereen als vanzelfsprekend beschouwd. Deze drie regels werden in 2009, 2011 en 2016 ook als minst belangrijk beschouwd. Er is grote consensus over dat je niet in afgesloten gebieden mag varen, de schipper verantwoordelijk is voor het gedrag van bemanning en opvarenden, en dat je niet op het Wad aan het schip mag werken met verf, olie, diesel of oplosmiddelen. Opvallend is het hoge percentage (50%) dat 'geen mening' invult bij de stelling over afval weggooien.



Figuur 6.12 Belang van regels overige zaken

6.4 Samenvatting

- Na jaren van flinke daling is de bekendheid van zowel de 'Ik pas op het Wad' campagne als de Erecode weer iets toegenomen.
- Met het oog op de bekendheid van zowel de campagne als de Erecode zijn er geografische verschillen op basis van de gevaren route te zien. Hierbij is de bekendheid hoger in het oostelijke deel en relatief lager in het westelijke deel. Een paar rutedelen in het oostelijke deel vertonen hoge mate van significantie.
- Bij de motiefgroep 'natuur' gaat het net als in 2016 om een significant hogere bekendheid en bij de motiefgroep 'gezelligheid' om een significant lagere bekendheid met de 'Ik pas op het Wad' campagne.
- Met betrekking tot de bekendheid met de Erecode scoort motiefgroep 'natuur' significant hoger en de motiefgroepen 'gezelligheid' en 'sportiviteit' scoren significant lager.
- Voor zowel de erecode als de campagne zijn de website www.waddenzee.nl, folders en flyers, en beeldschermen in de havens van groot belang voor het onder de aandacht brengen.
- De meningen over de Erecode en het gebruik ervan worden door een substantieel deel van de respondenten belangrijk tot zeer belangrijk gevonden. Dit is een beeld dat ook gezien werd in de eerdere metingen.

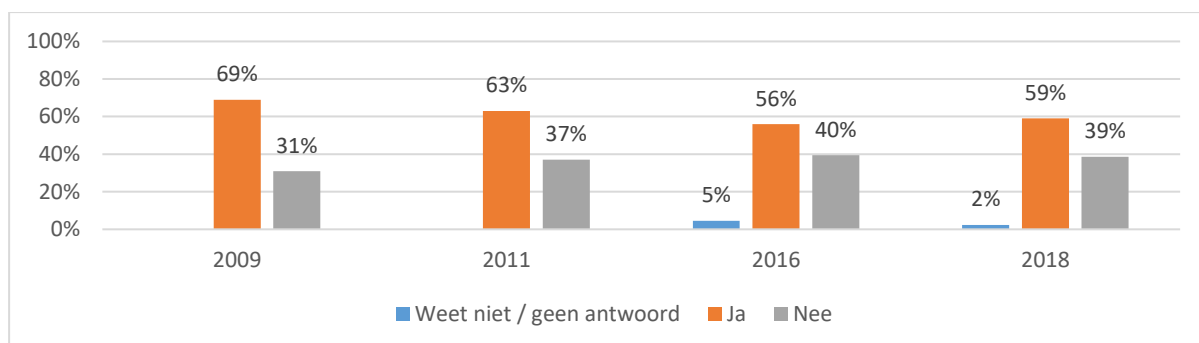
7. Gedrag vaarrecreant

In dit hoofdstuk zal er worden gekeken naar de activiteiten die door de vaarrecreanten ondernomen worden en die direct te maken hebben met de natuurwaarden van de Waddenzee. Er zal gekeken worden naar het gedrag van de vaarrecreanten en in hoeverre dit effect heeft op natuurwaarden. Daarnaast staat in dit hoofdstuk centraal in hoeverre de vaarrecreant zich houdt aan de eerder genoemde erecode.

7.1 Natuurwaarden

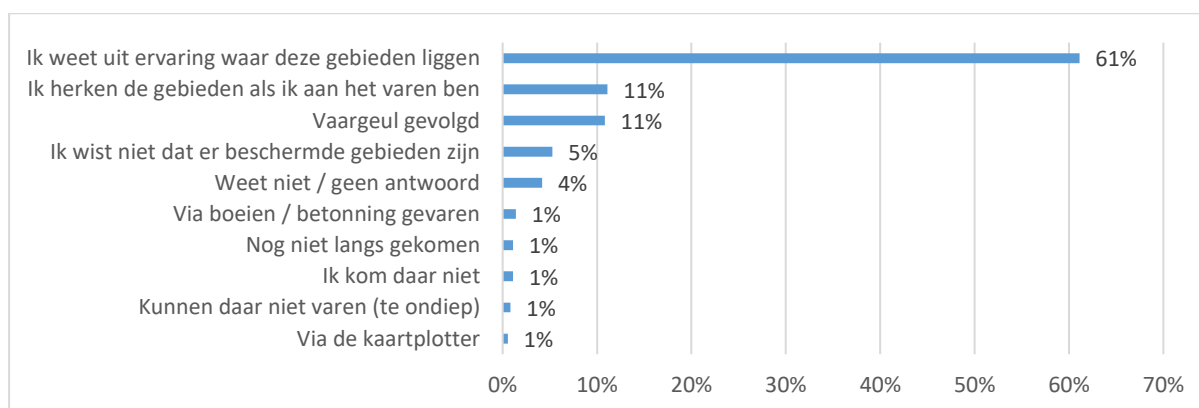
Het Waddenzeegebied kenmerkt zich door hoge natuurwaarden. Om deze te beschermen zijn sommige gebieden aangewezen als beschermde gebieden en daarmee afgesloten voor vaarrecreanten. De vraag is echter in hoeverre hier rekening mee wordt gehouden door deze groep gebruikers.

In de erecode staat bijvoorbeeld dat vaarrecreanten kennis moeten hebben van de beschermde gebieden en dus gebruik zouden moeten maken van actueel kaartmateriaal. Van de ondervraagde vaarrecreanten geeft slechts 59% aan hiervan gebruik te maken (figuur 7.1). In vergelijking met 2009 (69%), 2011 (63%) en 2016 (56%) is er na jarenlange daling weer een toename in het kaartgebruik.



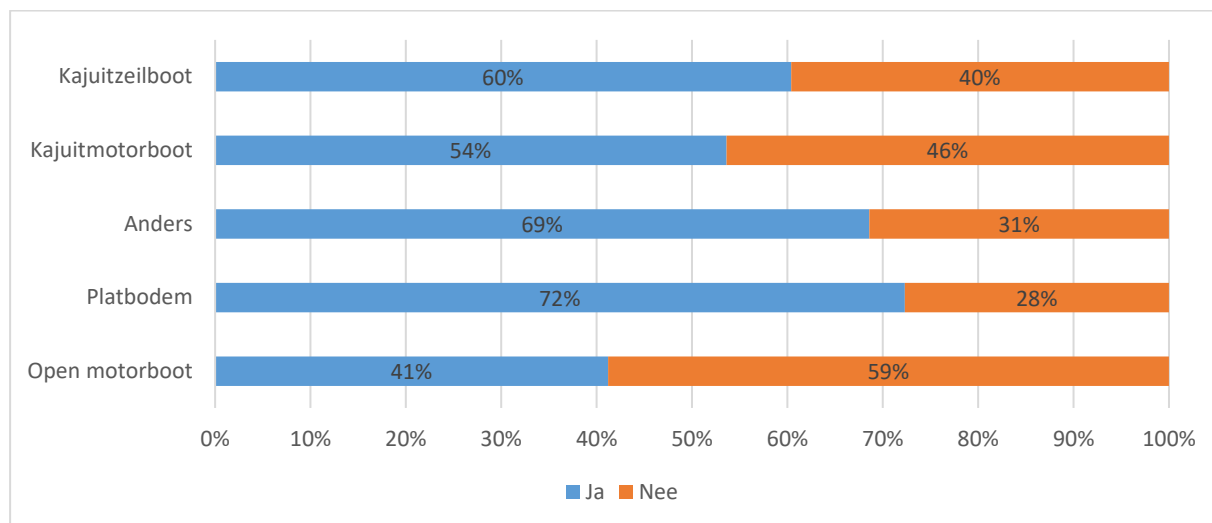
Figuur 7.1 Gebruik kaart i.v.m. beschermde gebieden? (per meetmoment)

Desalniettemin is er een grote groep die dit niet doet; de overgrote reden (61%) hiervoor is dat men aangeeft uit ervaring te weten waar de afgesloten gebieden liggen (figuur 7.2).



Figuur 7.2 Waarom is de kaart niet gebruikt?

Qua type schip zijn er nog een aantal verschillen te zien in het kaartgebruik (figuur 7.3); bij open motorboten ligt het gebruik van actueel kaartmateriaal op slechts 41%, terwijl platbodems (72%) en 'anders' (69%) juist vrij hoog scoren.



Figuur 7.3 Gebruik kaart i.v.m. beschermde gebieden? (per type schip)

7.2 Activiteiten niet conform aan de Erecode

Er is aan de respondenten gevraagd, zonder dit heel expliciet te maken, in hoeverre ze zich aan de erecode houden. Hierbij is gekeken naar de mate van honden aanlijnen en afstand houden tot vogels en zeehonden.

7.2.1 Honden aangelijnd

In de erecode schrijft staat dat de hond aangelijnd moet zijn op het Wad. Van de 931 respondenten geven 178 aan dat de hond deel uitmaakt van de groepssamenstelling (19%). Hiervan is 53% niet bekend met de erecode. Er is specifiek gevraagd aan de respondenten die aangeven droog te vallen en gedurende deze activiteit hun hond uit laten (12 respondenten) of ze daadwerkelijk hun hond aangelijnd hebben. Hieruit blijkt dat slechts 33% de hond aanlijnt, terwijl dit in de eerdere metingen een stuk hoger lag (tabel 7.1). Verder is er per motiefgroep gekeken of er nog verschillen zitten in het hondenbezit en in de mate van honden aanlijnen. De motiefgroep 'natuur' (32%) en 'gezelligheid' (41%) scoren het hoogste wat betreft hondenbezit. Met betrekking tot het aanlijnen van de hond is er een diffuus beeld. Dit komt door een zeer kleine groep respondenten waardoor er geen duidelijke uitspraak over kan worden gedaan. Deze opmerking geldt ook als er wordt gekeken naar de respondenten die bekend zijn met de erecode en het aanlijnen van de hond.

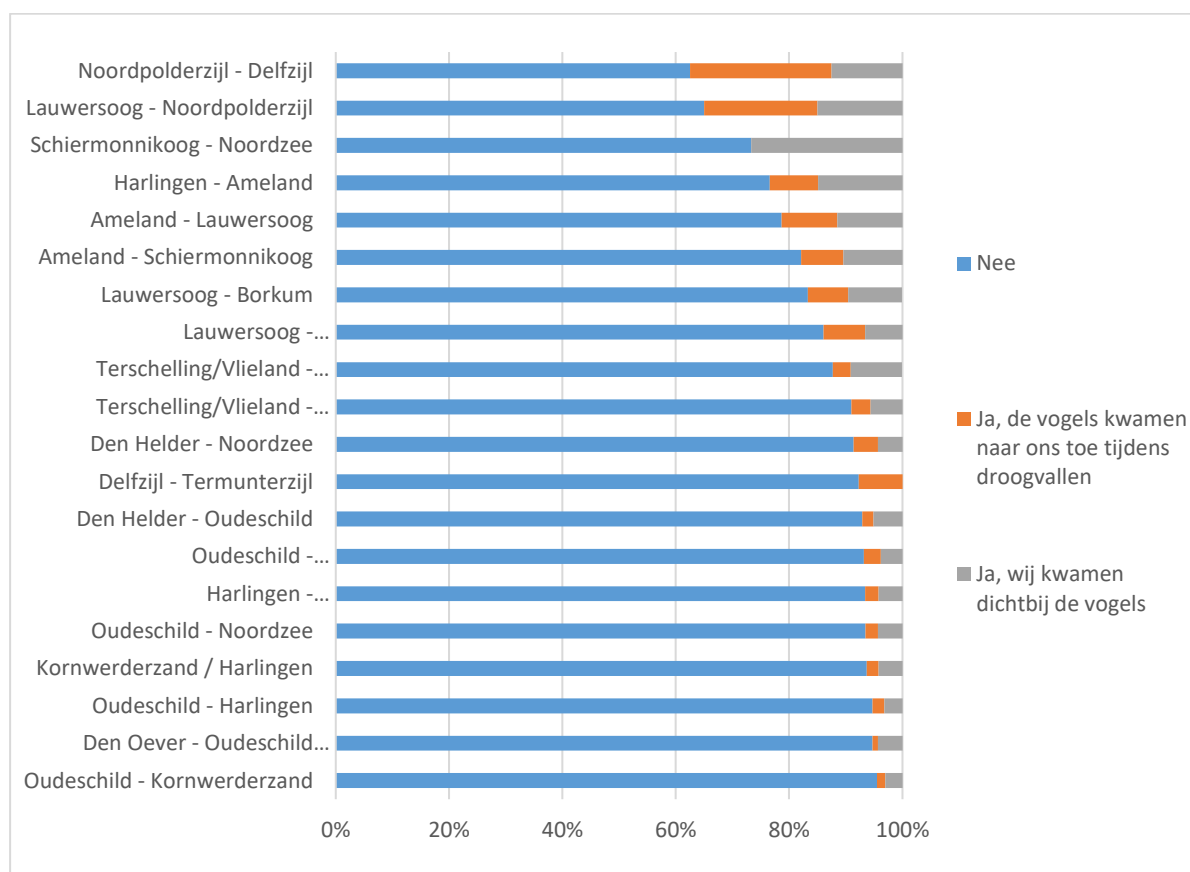
Tabel 7.1 Honden aanlijnen (per meetmoment)

	2009	2011	2016	2018
Aangelijnd	59%	69%	36%	33%
Liep vrij rond	18%	0%	36%	50%
Deels aangelijnd, deels vrij	23%	31%	29%	17%

7.2.2 Te dicht bij vogels

In de erecode staat vermeld dat je op afstand naar vogels mag kijken, maar niet te dichtbij mag komen omdat de vogels dan weg kunnen vliegen. Bijna 93% van de respondenten geeft aan niet te dicht bij groepen vogels te zijn geweest. Dit percentage ligt een stuk hoger in vergelijking met de eerdere metingen uit 2009 (84%), 2011 (85%) en 2016 (85%). Van de respondenten die aangeven dat ze wel in de buurt van groepen vogels zijn geweest laat 85% (73% in 2016) weten dat de vogels niet zijn weggevlogen toen ze in de buurt kwamen. Daarnaast geeft 37% (49% in 2016) van deze groep respondenten aan het als positief te ervaren om droog te vallen in de buurt van vogels, terwijl slechts 13% (10% in 2016) dit als negatief ervaart.

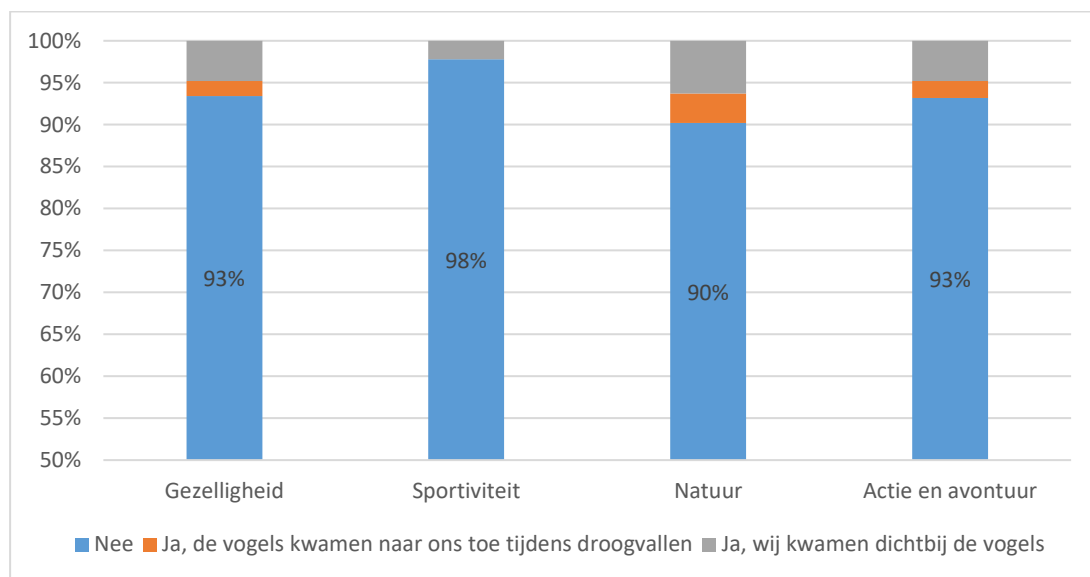
Ook is bekeken in hoeverre men in de buurt van vogels komt tijdens een vaartocht (zie figuur 7.4). Op basis van de gevaren route onderdelen laat dit figuur zien dat er behoorlijke verschillen zijn op de Waddenzee. Op het westelijke deel van het Wad geeft de overgrote meerderheid aan niet in de buurt te komen van vogels, terwijl op het oostelijke deel dit een stuk lager is. Voor een aantal route onderdelen is dit aandeel zelfs significant lager, te weten: Noordpolderzijk – Delfzijk, Lauwersoog – Noordpolderzijk, Harlingen – Ameland, Ameland – Lauwersoog, Ameland – Schiermonnikoog Lauwersoog – Borkum, Lauwersoog – Schiermonnikoog, Terschelling/Vlieland – Ameland (Z-score is voor deze routes tussen de -2.6 en -4.8).



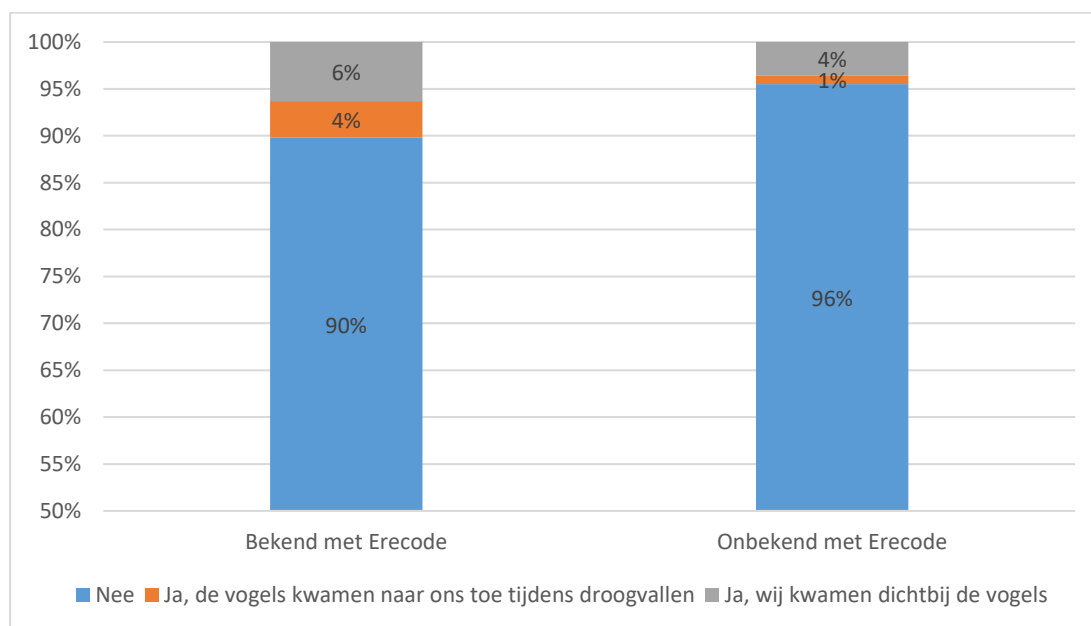
Figuur 7.4 In de buurt gekomen van groepen vogels? (naar gevaren route)

Ook hier kan er gekeken worden in hoeverre er verschillen zijn per motiefgroep (zie figuur 7.5). Opvallend is dat het percentage dat in de buurt is geweest van vogels juist het laagst ligt bij de motiefgroep 'natuur' (90%), terwijl 'gezelligheid' (93%), actie en avontuur' (93%) en sportiviteit (98%) vaker aangeven uit de buurt te blijven van vogels. In vergelijking met 2016 zijn er wel significante verschillen tussen de motiefgroepen waargenomen; respondenten uit de motiefgroep 'natuur' komen significant vaker in de buurt van vogels (Z-scores = -2.0) (zie Appendix E).

Daarnaast is er gekeken naar wie er bekend is met de erecode en in hoeverre ze in de buurt van vogels zijn gekomen (zie figuur 7.6). Hierbij is het opvallend dat degene die niet bekend zijn met de erecode (96%) vaak uit de buurt van vogels blijven, in vergelijking tot respondenten die wel bekend zijn met de erecode (90%). Dit betreft een significant verschil (Z-score = 3.4).

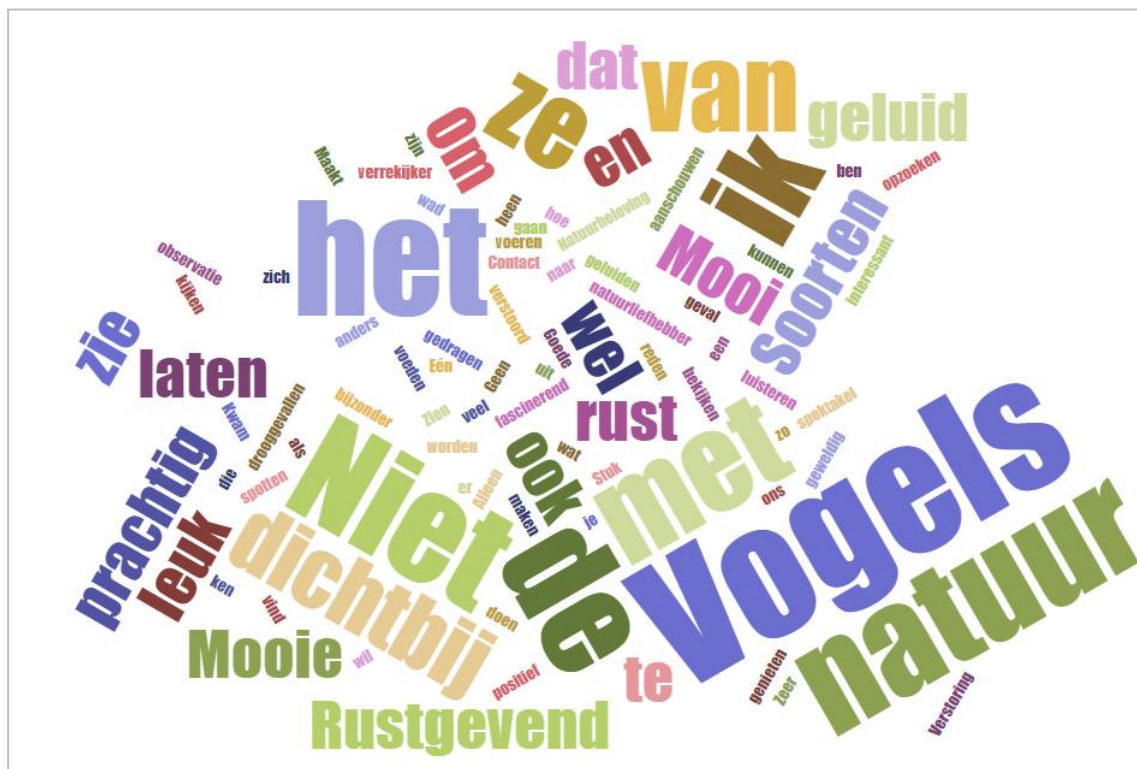


Figuur 7.5 In de buurt gekomen van groepen vogels? (per motiefgroep)



Figuur 7.6 In de buurt gekomen van groepen vogels? (Bekendheid Ercode)

De respondenten is ook gevraagd om een toelichting te geven waarom ze graag droogvallen in de buurt van vogels. Figuur 7.7 geeft een variatie van verschillende antwoorden, waarbij de grootte van de woorden bepalend is voor hoe vaak iets is genoemd.

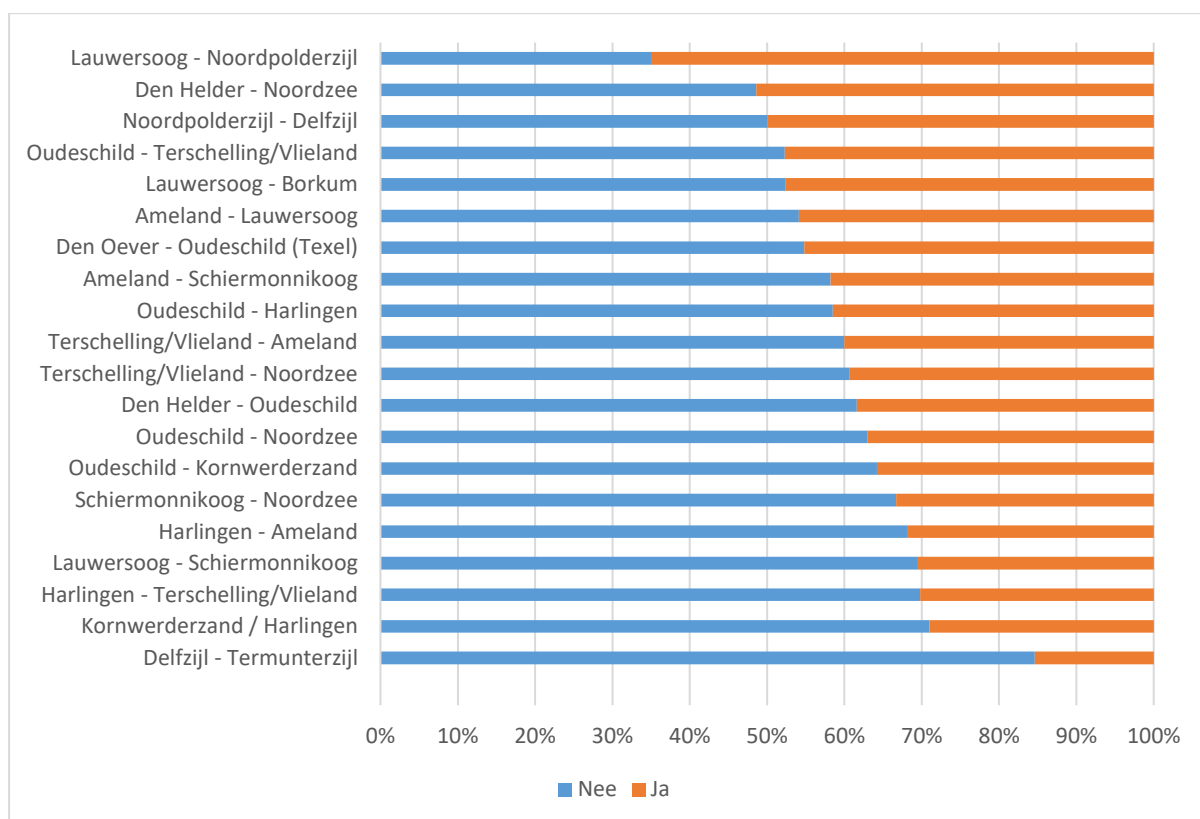


Figuur 7.7 Waarom graag droogvallen in de buurt van vogels

7.2.3 Te dicht bij zeehonden

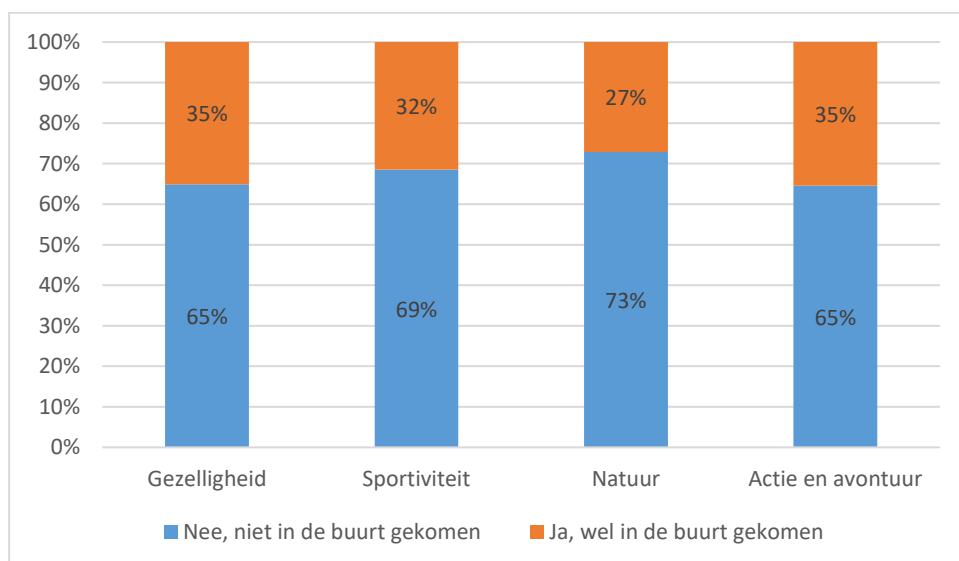
In de erecode staat ook dat je niet te dichtbij zeehonden moet komen. In hoeverre dit wel het geval is geweest is ook voorgelegd aan de respondenten. Bijna 68% geeft aan niet dicht bij zeehonden in de buurt te zijn geweest. Zeehonden steken de kop op als ze de situatie niet vertrouwen; van de respondenten die wel dicht bij de zeehonden zijn geweest, geeft 59% aan dat de zeehonden niet de kop opstaken. Slechts 29% ervaart het als positief om in de buurt van zeehonden droog te vallen en 23% ervaart dit als negatief. Er is een grote groep (48%) die hier geen mening over heeft of aangeeft het niet te weten.

Net als bij de vogels zijn er ook hier geografische verschillen (zie figuur 7.8). De gevaren route onderdelen zijn daarom afgezet tegen in hoeverre men te dicht bij zeehonden komt. Opvallend is dat de oost-west verschillen die bij de vogels te zien waren hier minder van belang zijn. Er zijn echter wel een aantal route onderdelen waar men aangeeft significant minder in de buurt te komen van zeehonden: Den Oever - Oudeschild (Texel), Oudeschild – Harlingen, Oudeschild - Terschelling/Vlieland, Terschelling/Vlieland – Ameland, Lauwersoog – Noordpolderzijk, Lauwersoog – Borkum, Den Helder – Noordzee.



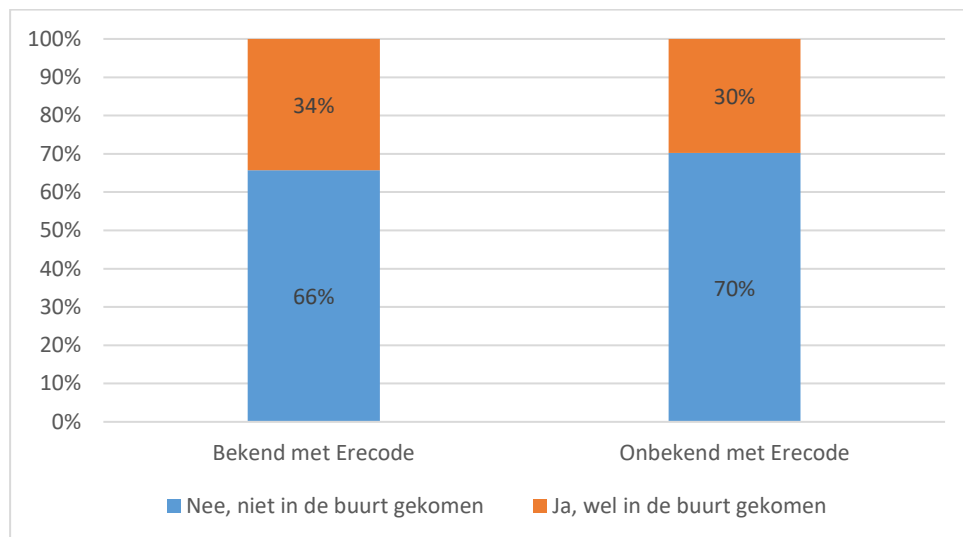
Figuur 7.8 In de buurt gekomen van zeehonden? (naar gevaren route)

Ook voor de zeehonden is per motiefgroep gekeken of er verschillen zitten in welke motiefgroep vaker of minder vaak in de buurt komen van zeehonden (figuur 7.9). De motiefgroep ‘natuur’ komt het minst vaak in de buurt van zeehonden (27%) en ‘actie en avontuur’ en ‘gezelligheid’ het meest (35%). Net als bij de vogels zijn er significante verschillen tussen de motiefgroepen waar te nemen; respondenten die zich scharen onder de motiefgroep ‘natuur’ komen significant minder in de buurt van zeehonden (Z -score = 2.1) (zie Appendix F).



Figuur 7.9 In de buurt gekomen van zeehonden? (per motiefgroep)

Figuur 7.10 laat zien dat de mate van benaderen van zeehonden maar weinig wordt beïnvloed door de bekendheid met de erecode en heeft dus weinig effect op het gedrag. Het aandeel dat onbekend is met de erecode en bij zeehonden in de buurt is geweest scoort net iets lager (30%) dan het aandeel dat bekend is met de erecode (34%). Anders dan bij de vogels is dit verschil tussen deze twee groepen niet significant (Z-score = 1,5)



Figuur 7.10 In de buurt gekomen van zeehonden? (bekendheid met Erecode)

Ook voor de zeehonden is naar een toelichting gevraagd waarom de respondenten graag in de buurt komen van zeehonden. In figuur 7.11 staan de antwoorden en de grootte van de woorden is indicatief voor de mate waarin het genoemd is.



Figuur 7.11 Waarom graag droogvallen in de buurt van zeehonden?

7.3 Samenvatting

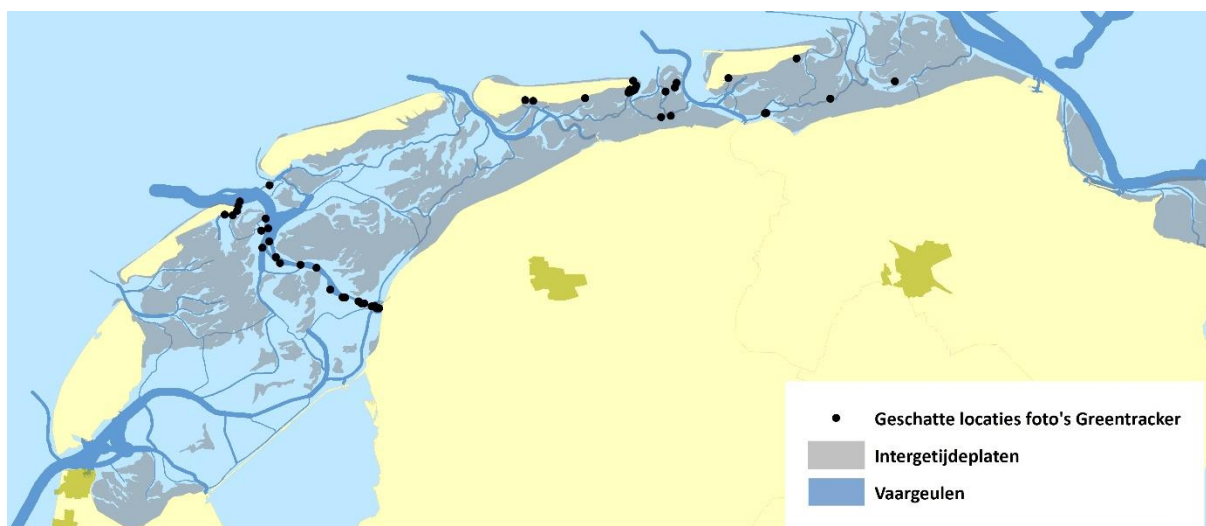
Met het oog op het gedrag van de vaarrecreant kunnen de volgende zaken geconcludeerd worden:

- Slechts 59% maakt gebruik van actueel kaart materiaal waarop de afgesloten gebieden staan. Per type schip zijn er wel verschillen; bij open motorboten slechts 41%, terwijl platbodems (72%) en 'anders' (69%) juist vrij hoog scoren.
- Een groot deel van de respondenten geeft aan geen actueel kaartmateriaal te gebruiken omdat men zelf aangeeft te weten waar de afgesloten gebieden liggen.
- Een klein deel van de ondervraagden heeft een hond en het is daarom niet zinvol om algemene uitspraken over te doen.
- Een groot deel van de vaarrecreanten geeft aan niet dichtbij vogels te komen en indien dit wel het geval zijn de vogels niet weggevlogen.
- Op het westelijke deel van het Wad geeft de overgrote meerderheid aan niet in de buurt te komen van vogels, terwijl op het oostelijke deel dit een stuk lager is.
- Het percentage dat in de buurt is geweest van vogels juist het laagst ligt bij de motiegroep 'natuur' (90%), terwijl 'gezelligheid' (93%), actie en avontuur' (93%) en sportiviteit (98%) vaker aangeven uit de buurt te blijven van vogels.
- Degene die niet bekend zijn met de erecode blijven vaker uit de buurt van vogels blijven, in vergelijking tot respondenten die wel bekend zijn met de erecode.
- Meer dan twee derde van de respondenten is niet te dicht bij zeehonden geweest. Toen hier wel sprake van was, gaf een meerderheid aan dat ze niet opgemerkt zijn.
- De oost-west verschillen die bij de vogels te zien waren zijn voor de zeehonden minder van belang en geven een gemixt beeld.
- De motiefgroep 'natuur' komt het minst vaak in de buurt van zeehonden (27%) en 'actie en avontuur' en 'gezelligheid' het meest (35%).
- Het benaderen van zeehonden maar weinig wordt beïnvloed door de bekendheid met de erecode.

8. Beleving van de vaarrecreant

8.1 Greentracker

Hieronder worden de resultaten van het gebruik van de Greentracker app besproken.



Figuur 8.1 Geschatte locaties van gemaakte foto's langs de Greentracker routes.



Figuur 8.2 Kaart van de Greentracker routes. De routes die enkel uit rechte lijnen bestonden zijn er hier uitgefilterd. Er blijven dan nog 69 van de 93 routes over.

Er zijn middels de Greentracker app 93 routes in het waddengebied 'getracked'. Tijdens deze routes zijn in totaal 130 foto's gemaakt. Een deel van deze foto's zijn echter niet gemaakt van het waddenlandschap maar van bijvoorbeeld een gebouw of een landschap aan de vaste wal. Deze foto's zijn op de kaart in figuur 8.1 eruit gefilterd. In totaal zijn er 52 foto's van het waddenlandschap gemaakt. Op een enkele foto na waren de coördinaten van de foto's onbekend, maar zijn ze ingeschat op basis van het tijdstip van het maken van de foto, de tijd coördinaten van de route in combinatie met de inhoud van de foto en de bijbehorende omschrijving. In een

aantal gevallen is het midden van de route als locatie gekozen, doordat er geen titelomschrijving bij stond en er op de foto alleen water en verre uitzichten te zien waren.

Er worden onder andere foto's gemaakt van de havens en het duinlandschap van de Waddeneilanden. De 52 foto's zijn door 20 verschillende personen genomen. Dit aantal van 20 is veel minder dan de beoogde 150 respondenten.

Veel foto's zijn gemaakt aan de oostkant van het waddengebied, waar zich tevens de meeste 'tracks' bevinden (zie figuur 8.2). Er worden onder meer foto's van Het Oerd aan de oostkust van Ameland gemaakt en van de Engelsmanplaat (zie foto's bij figuur 8.3 en 8.4). Verder zijn (droogvallende) boten, stranden, wadplaten, boeien en de zonsopgang/-ondergang gefotografeerd.



Figuur 8.3 Foto van zeehonden op de Engelsmanplaat tussen Ameland en Schiermonnikoog (route: zie inzet).



Figuur 8.4 Foto droogvallende boot bij Het Oerd (route: zie inzet).

Gefilterde foto's

Een groot deel van de gemaakte foto's langs de routes zijn zoals aangegeven niet gemaakt van het waddengebied. Er zijn foto's gemaakt van mensen die een wandeling hebben gemaakt op Ameland en Schiermonnikoog, of van een vaarroute op de binnenwateren. Deze foto's zijn eruit gefilterd omdat het geen foto's van het waddenlandschap betrof. Er zijn ook foto's gemaakt, wellicht als protest, die duidelijk onbruikbaar waren. Zo heeft één iemand een hondendrol gefotografeerd. Ook zijn er foto's gemaakt bij mensen in huis, op kantoor en van gebouwen. Uiteindelijk zijn er maar liefst 78 foto's uit de analyse gefilterd; in die zin dat ze niet als hoogtepunt qua beleving kunnen worden gezien.

9. Conclusies

De resultaten van dit onderzoek geven een redelijke bevestiging van het beeld uit 2016; kijkend naar de resultaten van alle eerdere onderzoeken over de jaargangen 2009, 2011, 2016 valt op dat in 2018 het algemene beeld van de vaarrecreant (type, gedrag, houding, kennis) in grove lijnen vrij stabiel en consistent is. Desalniettemin zijn er een aantal veranderingen die door dit monitoring onderdeel aan het licht zijn gekomen.

De enquêtevragen die gaan over AIS zijn belangrijk voor het deelrapport over ruimtelijke analyses. De enquête laat zien dat 37% van de ondervraagde vaarrecreanten AIS voert en dit is meer dan toen dit in 2016 werd gevraagd. Daarnaast is in 2018 doorgevraagd over hoe men over AIS denkt en hoe actief men AIS gebruikt en blijkt uit dit rapport dat het merendeel van de respondenten aan dat ze AIS actief gebruiken. Dit betekent dat een kwart van de vaarrecreatie met particuliere schepen zichtbaar is in de AIS-analyse. Deze resultaten dragen daarom positief bij aan de betrouwbaarheid van de ruimtelijke analyses.

Na een paar jaar van afname neemt de bekendheid met de Erecode en de Ik pas op het Wad campagne weer iets toe in het onderzoek uit 2018. Deze bekendheid komt vooral door online bronnen, folder/flyers en borden in de havens. Kijkend naar het gedrag van vaarrecreant kan geconcludeerd worden dat goed omgaan met de Waddenzee een soort 'common good practice' is geworden; de bekendheid met de Erecode en/of Ik pas het campagne leidt niet tot een veel beter gedrag onder vaarrecreanten. Er kan dus worden gesteld dat de bekendheid niet meer zo hoog is sinds de lancering, maar dat het doel van de Erecode voor wadvvaarders en de 'Ik pas op het Wad' campagne wel behaald is.

Dit blijkt bijvoorbeeld uit in hoeverre men uit de buurt blijft van vogel en zeehonden. Een groot deel van de vaarrecreanten geeft aan niet dichtbij vogels te komen. Op het westelijke deel van het Wad geeft de overgrote meerderheid aan niet in de buurt te komen van vogels, terwijl op het oostelijke deel dit een stuk lager is. Het percentage dat in de buurt is geweest van vogels juist het laagst ligt bij de motiegroep 'natuur', terwijl 'gezelligheid', actie en avontuur' en sportiviteit vaker aangeven uit de buurt te blijven van vogels. Meer dan twee derde van de respondenten is niet te dicht bij zeehonden geweest. De oost-west verschillen die bij de vogels te zien waren zijn voor de zeehonden minder van belang en geven een gemixt beeld. De motiegroep 'natuur' komt het minst vaak in de buurt van zeehonden en 'actie en avontuur' en 'gezelligheid' het meeste. Het benaderen van zeehonden en vogels maar weinig wordt beïnvloed door de bekendheid met de erecode

Methodisch biedt de Greentracker aanpak in principe een interessant instrumentarium om visueel en ruimtelijk precies te leren over gedrag en de beleving van de recreant. De techniek is eenvoudig, en er zijn enkele zinvolle routes getrackt en interessant foto's geüpload. Helaas zijn de resultaten qua omvang en representativiteit ver achtergebleven bij de ambitie. Slechts 20 personen hebben meegedaan in plaats van de minimaal 150 waarop werd gemikt; een aantal dat gemakkelijk haalbaar leek door de persoonlijke contacten met de schippers/eigenaren van robbentochten en bruine vloot schepen. Van de 130 foto's bleken slechts 52 belevingshoogtepunten te bevatten. Deze matige respons en bescheiden inhoud staat ook in schril contrast met de opnieuw van harte getoonde bereidheid mee te werken aan de havenenquête en vele interessante inzichten die daaruit voortkomen.

Methodische conclusies

Met het oog op de gebruikte methodieken kan er worden geconcludeerd dat de gedane aanpassingen op basis van feedback op het rapport van 2016 positief zijn uitgevallen. Ten eerste, is de genomen steekproef meer in balans dan de eerdere meting. Er is in de opzet en uitzet van de enquête rekening gehouden met respondenten die onder bepaalde omstandigheden niet in de havens zijn en ondervetegenwoordigd waren in de steekproef. Op het oostelijke deel is zo veel mogelijk bij slecht weer en in de avond geënuquêteerd. Ten tweede is voor het duiden van geografische verschillen er bij de analyse gekeken naar de gevaren routes in plaats van de locaties van jachthavens. Deze aanpassing levert een meer gedifferentieerd beeld op van de verschillen op de Waddenzee: Bijvoorbeeld droogvallen en ankeren laten heel goed oost-west verschillen zien die erg significant zijn. Ten derde

blijkt dat motiefgroepen een zinvolle indeling blijven voor het doen van analyses. Net als in 2009, 2011 en 2016 is er in deze editie van de enquête gebruik gemaakt van classificeren van de respondenten in vier motiefgroepen. In 2016 werd er nog aan getwijfeld aan deze indeling, omdat de verschillen tussen de groepen kleine maar geen significante verschillen lieten zien. In deze enquête zijn nu meer significante verschillen te zien, dus kan er geconcludeerd worden dat een dergelijke indeling wel zinvol en relevant is om vergelijkingen tussen motiefgroepen te maken. Ten vierde is in hogere mate gebruik gemaakt van statistiek. Voor het aantonen van significante verschillen tussen groepen is voor een groot aantal analyses gebruik gemaakt van Z scores op basis van *residuals*. Deze statistische toetsen geven meer dieptes aan de analyses en er kan geconcludeerd worden dat dit een verbetering is ten opzichte van 2016 waar dit in beperkte mate werd gedaan en zeker ten opzichte van 2009 en 2011 waar niet statistisch getoetst is. Ten vijfde, voor het meten van beleving lijkt methodisch gezien het gouden ei t.a.v. het benutten van de Greentracker app nog niet gevonden. De huidige aanpak heeft ondanks de persoonlijke opzet en eenvoudige techniek nauwelijks respondenten opgeleverd.

Met dit rapport komt een driejarig project ten einde. Inhoudelijk laat deze monitoring zien dat de situatie rond het gedrag van de vaarrecreant op de Waddenzee vrij stabiel is, maar er ook een aantal veranderingen over tijd te zien zijn. In de afgelopen drie jaar is deze methode ontwikkeld en al lerende verbeterd. Tot slot, om zicht te blijven houden in de gedragingen van vaarrecreanten op de Waddenzee blijft het van belang om de vaarrecreant te blijven monitoren.

Referentielijst

- Common Wadden Sea Secretariat. (2013). About the Wadden Sea [website]. Verkregen via <http://www.waddensea-secretariat.org/about-us/about-the-wadden-sea>
- Grontmij. (2012). *Gedrag vaarrecreanten op de Waddenzee*. Arnhem: Grontmij.
- Heslinga, J.H., and Sijtsma, F.S. (2017) Gedrag vaarrecreanten op de Waddenzee – seizoen 2016. Leeuwarden: European Tourism Futures Institute (ETFI).
- Van der Tuuk B, Bruijnzeel L, Meijles EW, Sijtsma F, Vroom M. (2015). Monitoring vaarrecreatie Waddenzee. MOCO. 60 p.
- Wadden Sea World Heritage. (2016). Our Wadden Sea World Heritage [website]. Verkregen via <http://www.waddensea-worldheritage.org/>

Colofon

Opdrachtgever:

Ik pas op het Wad

namens:

Opdrachtgeverscollectief Beheer Waddenzee (OBW)

Opdrachtnemer:

MOCO

Redactie:

Bruno Ens (Sovon Vogelonderzoek Nederland)

Frans Sijtsma (Rijksuniversiteit Groningen, faculteit Ruimtelijke Wetenschappen)

Erik Meijles (Rijksuniversiteit Groningen, faculteit Ruimtelijke Wetenschappen)

Marjan Vroom (Bureau De Karekiet)

Els van der Zee (Altenburg&Wymenga, ecologisch onderzoek en advies)

Jasper Heslinga (NHL Stenden Hogeschool/ETFI)

Bertus van der Tuuk (NHL Stenden Hogeschool/ETFI, Vandertuuk Revisited)

Fotografie:

Erik de Waal

Nyckle Sijtsma

MOCO luchtfoto's

Vormgeving:

Rosann Kok

Christiaan Kooistra

Anja Zijlstra / Nynke Douwstra



PROGRAMMA **NAAR EEN
RIJKE WADDENZEE**

Zuidersingel 3, 8911 AV Leeuwarden

info@rijkewaddenzee.nl
www.rijkewaddenzee.nl

 [RijkeWaddenzee](#)